359 A7
X-51.
349

Б. Новицкий

Персиваль А. Хисламъ.

Господство на Атлантическомъ Океанѣ.

„Адмиралъ Атлантическаго Океана привѣтствуетъ Адмирала Тихаго Океана".

(Сигналъ Германскаго Императора Государю Императору на Ревельскомъ рейдѣ въ Августѣ 1902 года).

Перевелъ съ англійскаго
Морского Генеральнаго Штаба
Капитанъ 2 ранга Баронъ Гревеницъ.

Издалъ В. Березовскій
Комиссіонеръ военно-учебныхъ заведеній.
С.-Петербургъ, Колокольная улица, 14.
1908.

эверено 2015

ПРОВЕРЕНО 1965 г.
ПРО... 51 г.
Библиотека
К. И. Самойлова.
№ 846
ПРОВЕРЕНО 1960 г.
359.А7
Х51

Персиваль А. Хисламъ.

Господство на Атлантическомъ Океанѣ.

„Адмиралъ Атлантическаго Океана привѣтствуетъ Адмирала Тихаго Океана".

(Сигналъ Германскаго Императора Государю Императору на Ревельскомъ рейдѣ въ Августѣ 1902 года).

Библиотека ГМШ ВМФ СССР
Филиал Центральной ВМБ

Перевелъ съ англійскаго Морского Генеральнаго Штаба капитанъ 2 ранга баронъ Гревеницъ.

Библиотека Отдела Главного Морского Штаба РККФ

Издалъ В. Березовскій
Комиссіонеръ военно-учебныхъ заведеній.
С.-Петербургъ, Колокольная улица, 14.
1908.

ПРОВЕРЕНО 54 г.

СКЛАДЪ В. А. БЕРЕЗОВСКІЙ СПб

„Русс

Отъ переводчика.

Настоящая книга появилась въ Англіи въ Мартѣ мѣсяцѣ сего года и обратила на себя большое вниманіе читающей публики въ этой странѣ, какъ по первостепенной важности для Соединеннаго Королевства разбираемаго въ ней вопроса господства на морѣ, на которомъ зиждется вся жизнь и благосостояніе Великобританіи, такъ и по новизнѣ и современнности многихъ статистическихъ свѣдѣній, въ ней помѣщенныхъ.

Не желая витать въ области неизвѣстнаго будущаго, тѣмъ не менѣе, нельзя не согласиться съ доводами автора, что поразительный ростъ германской промышленности за послѣдніе тридцать лѣтъ стихійно вызываетъ необходимость въ обезпеченіи этой страной за собою обширныхъ рынковъ для сбыта своихъ произведеній. Вопросъ этотъ становится дѣломъ насущной необходимости для поддержанія благосостоянія ея населенія, не только густо населяющаго свою страну, но и имѣющаго ежегодный приростъ, доходящій теперь до 800,000 въ годъ. Принимая-же во вниманіе наличіе для Германіи крупнаго конкуррента въ міровой торговлѣ въ лицѣ Англіи, слѣдуетъ, на основаніи текущаго хода событій, считать вооруженное столкновеніе за господство на морѣ, покровительствующее чрезвычайному развитію

морской торговли націи, имъ обладающей, весьма вѣроятнымъ, ибо это господство, находящееся теперь въ рукахъ Англіи, такъ жизненно необходимо и для Германіи, ради огромнаго прироста ея населенія и его неутомимой энергіи.

Подобная борьба, если она дойдетъ до вооруженнаго столкновенія, будетъ борьбой двухъ титановъ не на жизнь, а на смерть, почему весьма естественно, что правящіе круги обѣихъ странъ должны содрогаться отъ мысли о ея возможности, и потому, конечно, всячески будутъ стараться найти другой выходъ изъ того положенія, къ которому неумолимо толкаетъ судьба обѣ эти державы. Полагалъ-бы, что для каждаго изъ соперниковъ было-бы весьма желательнымъ втравить предварительно своего противника въ войну съ какой-либо третьей великой державой, которая и приняла-бы на себя весь ударъ его и побѣдой или пораженіемъ, безразлично, настолько разстроила-бы его силы, какъ военныя, такъ и финансовыя, что затѣмъ вопросъ о господствѣ на морѣ той державы, которой удалось-бы устроить въ свою пользу подобную комбинацію, былъ-бы рѣшенъ и съ меньшими потерями и съ наименьшимъ для себя кровопролитіемъ.

Для Россіи, недавно еще пережившей столь тяжелыя потрясенія, въ настоящее время крайне необходимъ глубокій миръ дабы залечить свои раны, и всѣми силами стараться не съиграть въ этой борьбѣ, такъ мало затрагивающей ея жизненные интересы, ту роль козла отпущенія, въ которой ей столько разъ приходилось бывать въ исторіи народовъ, безо всякой для себя пользы. Къ этому и надо надѣяться, что будутъ направлены всѣ усилія нашей дипломатіи.

Слѣдя-же за внѣшней политикой различныхъ

государствъ, нетрудно не видѣть, что въ нашъ реальный вѣкъ никакія усилія дипломатіи никогда не могли дать ея дѣйствіямъ характера той независимости въ вопросахъ міровой политики, которая столь необходима для насъ, особенно ввиду назрѣвающаго конфликта между Англіей и Германіей, если внѣшнія сношенія не опираются на наличіе дѣеспособнаго флота.

Поскольку армія, для ея приведенія на военное положеніе требующая мобилизаціи, дорого стоющей и нарушающей, на время ея производства, правильное теченіе народной жизни, необходима для защиты нашихъ границъ только во время войны, постольку флотъ, всегда находящійся на военномъ положеніи, необходимъ для насъ для защиты во время войны нашихъ значительныхъ морскихъ границъ, а въ мирное время нуженъ для поддержки нашей дипломатіи въ ея стараніяхъ на пользу интересовъ нашего государства, и какъ гарантія отъ вліянія на нашу политику давленій со стороны другихъ державъ, поддерживающихъ свои требованія своими морскими силами. Еще недавно мы были свидѣтелями того, какъ Турція, хотя и имѣющая сильную и храбрую армію, въ чемъ мы могли убѣдиться въ 1877—8 годахъ, среди глубокаго мира принуждена была, за отсутствіемъ флота, покорно уступить требованіямъ италіанской дипломатіи только подъ угрозой морской демонстраціи съ ея стороны. Не думаю, чтобы люди, искренно любящіе свою родину, пожелали-бы видѣть свое отечество въ подобномъ положеніи Турецкой Имперіи, гарантія отъ котораго ясно выражена приведеннымъ въ сей книгѣ изрѣченіемъ великаго государственнаго дѣятеля и геніальнаго флотоводца Нельсона, гласящимъ, что „боевыя

суда являются наилучшими посредниками дипломатическихъ сношеній въ Европѣ".

Къ сожалѣнію, при настоящей шаткости нашего общественнаго мнѣнія, съ подобными доводами не приходится ломиться въ открытую дверь; Россія, къ несчастью, мнитъ себя, въ значительномъ большинствѣ, исключительно сухопутной страной, забывая завѣты своего Великаго Преобразователя и нѣкоторыя славныя страницы своей двухсотлѣтней морской исторіи. Лишь немногіе люди, одаренные истинной государственной мудростью, настойчиво требуютъ скорѣйшаго возрожденія нашихъ морскихъ силъ, напоминая народу, что въ этомъ дѣлѣ „промедленіе смерти невозвратной подобно", большинство-же подъ вліяніемъ разочарованій минувшихъ тяжелыхъ годинъ заражено отсутствіемъ вѣры въ свои силы, или-же, по природной многимъ русскимъ людямъ апатіи, если не сказать лѣни, мнитъ быстрое возрожденіе нашего флота, и притомъ флота дѣеспособнаго и достойнаго гордости своей Родины, совершенно невозможнымъ.

Какъ примѣръ того, что въ короткое сравнительно время можетъ сдѣлать мудрое Правительство и энергичный народъ, настоящая книга и даетъ намъ въ изложеніи возрожденія германскаго флота, который, несмотря на наличіе неправильныхъ взглядовъ на флотъ и такихъ препятствій, которыхъ у насъ не имѣется, достигъ изъ ничего до такой силы, что теперь выражаетъ не скрывая притязанія въ ближайшемъ будущемъ добиться перваго мѣста среди флотовъ міра.

Пусть эта книга разъяснитъ обществу, какія событія міровой важности назрѣваютъ у насъ подъ бокомъ, пусть изъ нея оно вынесетъ болѣе твердое убѣжденіе въ необходимости и для Рос-

сіи быть къ нимъ готовымъ, въ смыслѣ возможно быстраго возрожденія нашихъ морскихъ силъ, и пусть изъ нея оно пойметъ, какъ быстро и успѣшно эта задача можетъ быть выполнена при содѣйствіи общественнаго мнѣнія, истекающаго изъ развитія самосознанія и энергіи народа.

Таковы самыя искреннія желанія переводчика.

Баронъ В. Гревеницъ.

Апрѣль 1908 года.

Предисловіе автора.

Названіе сей книги есть цѣль германской морской политики и не требуетъ дальнѣйшихъ поясненій. Господство на Атлантическомъ океанѣ, претензія на которое была выражена Германскимъ Императоромъ въ его знаменательномъ, но, въ настоящее время, почти позабытомъ сигналѣ Русскому Царю въ Ревелѣ шесть лѣтъ тому назадъ, не можетъ быть имъ достигнуто иначе, какъ къ ущербу для Британской Имперіи, какъ и господство на какой-либо части любого океана. Германія теперь вступила въ явное морское соперничество съ Великобританіей и страстно ждетъ того момента, когда она будетъ въ состояніи нанести намъ рѣшительный ударъ. Она больше насъ вноситъ энергіи на эту борьбу. За послѣдній годъ, о которомъ имѣются подробные отчеты (1906), она страховала коммерческія суда по £ 4,77 за тонну, противъ нашего страхованія въ £ 2,5; свою-же береговую линію — по £ 2908 за одну милю, въ то время, какъ эта премія у насъ равнялась £ 741.

Германскій флотъ разсматривается, какъ въ Англіи, такъ и въ Германіи съ двухъ точекъ зрѣнія. Въ Англіи на этотъ флотъ существуетъ взглядъ партіи — въ настоящее время возрастающей — сторонниковъ уменьшенія нашихъ морскихъ силъ, которая систематически стремится уменьшить въ общественномъ мнѣніи

силу германскаго флота, имѣя цѣлью этимъ путемъ добиться сокращенія нашихъ морскихъ силъ; но увлеченіе сознаніемъ, что удовлетворительное положеніе вещей, въ которое эта партія такъ вѣритъ, дѣйствительно существуетъ, что Англія, благодаря внушительности своего флота дѣйствительно „находится въ меньшей опасности отъ посягательствъ любой державы, нежели то было двадцать пять лѣтъ тому назадъ“,—приводитъ къ абсолютной потерѣ возможности давать себѣ отчетъ въ причинахъ, которыя могутъ подобное привиллегированное положеніе страны нарушить и государство подвергнуть опасности. Подобныя-же мнѣнія проводятся весьма популярной партіей въ Германіи, и обѣ эти партіи, одна положительными, а другая отрицательными способами играютъ лишь въ руку Тевтонской Школы „Синихъ Водъ“. Тактика этихъ партій положительно та-же, какъ и всѣхъ пангерманскихъ лигъ, по заявленіямъ которыхъ каждый германскій военный корабль „слабъ“, а весь германскій флотъ „ничтоженъ и почти не заслуживаетъ вниманія“, тогда какъ любое англійское военное судно „мощно“, а британскій флотъ „могущественъ и превышаетъ своими силами всѣ прочіе флоты міра еще болѣе, чѣмъ прежде“. Результатами соединенныхъ усилій этихъ обѣихъ партій, дѣйствовавшихъ, каждая въ своей странѣ и сферѣ, стало увеличеніе ассигнованій по смѣтамъ Германскаго Морского Министерства примѣрно на шесть съ половиной милліоновъ фунтовъ стерлинговъ за послѣдніе четыре года, и сокращеніе британскаго морского бюджета приблизительно на ту-же сумму за тотъже періодъ времени. Лишь на будущій годъ испрашивается небольшое увеличеніе смѣты нашего Морского Вѣдомства.

Политика другой партіи въ Англіи состоитъ, наоборотъ, въ преувеличеніи силъ германскаго флота и въ уменьшеніи мощности отечественныхъ морскихъ силъ. Послѣдователи этого направленія, правда, зачастую грѣшатъ противъ достовѣрности сообщаемыхъ ими фактовъ; зачастую они являются противниками людей, расточающихъ похвалы личному составу офицеровъ и нижнихъ чиновъ британскаго флота и замалчиваютъ общеизвѣстные факты, приведеніе которыхъ можетъ умалить и ослабить проповѣдуемыя ими положенія. Но, несмотря на всѣ эти недостатки, ничего кромѣ самаго лучшаго нельзя ожидать отъ дѣятельности этой партіи, результатомъ которой, при проведеніи таковаго въ жизнь, явится лишь то, что англійскій флотъ станетъ сильнѣе, и тѣмъ обезпечитъ болѣе вѣрнымъ способомъ и на болѣе продолжительное время прочный миръ для Англіи, нежели стремленія сторонниковъ уменьшенія нашихъ морскихъ силъ, упускающихъ изъ виду, что лишь возрастаніе нашего флота является единственной гарантіей къ мирному преуспѣянію нашей родины. Партія, стремящаяся къ усиленію нашего флота, получила прозвище партіи „Синей Искры", вѣроятно для отличія ея отъ упомянутой выше партіи „Синихъ Водъ" въ Германіи, имѣющей съ ней совершенно тѣ-же принципы; если-же избранный символъ обозначаетъ собою стремленіе партіи добиться для націи неоспоримаго превосходства нашихъ морскихъ силъ или агитировать въ пользу доведенія ихъ до такого могущества, которое обезпечило-бы намъ встрѣчу съ любымъ врагомъ въ превышающей его численности, то всѣ британскіе государственные люди должны быть „сине-искристами" безо-всякихъ сомнѣній, британскіе-же моряки вѣроятно ими

будутъ также. Ибо, если первые удовлетворятся сомнительнымъ положеніемъ Англіи на морѣ, то они недостойны будутъ называться государственными людьми, вторые-же, если не имѣютъ желанія обрушиться на врага возможными превосходящими его силами, то они не стратеги. Если-бы Лорды Государственнаго Казначейства, сундуки которыхъ находятся въ достаточной безопасности въ мирное время, прониклись хотя-бы немного идеями „Синей Искры“ для охраны источниковъ ихъ доходовъ во время войны, то это дало-бы имъ минимальную долю того обыкновеннаго коммерческаго инстинкта, который побуждаетъ не поступаться благоразумною преміей для страховки, своихъ интересовъ. Къ сожалѣнію, наше Государственное Казначейство, являющееся окончательнымъ оффиціальнымъ арбитромъ нашей морской политики, не имѣетъ въ своемъ составѣ ни настоящихъ государственныхъ людей, ни стратеговъ, а простыхъ бухгалтеровъ, отчего, соотвѣтственнымъ образомъ, и страдаетъ нашъ флотъ. Въ Германіи-же идеи сторонниковъ усиленія флота спокойно переносятся даже германскими соціалистами при ихъ принципіальной оппозиціи усиленію вооруженій вообще.

На послѣдующихъ страницахъ я намѣренъ придерживаться направленія, находящагося между идеями той и другой изъ упомянутыхъ мною школъ политической мысли, будучи при томъ проникнутъ убѣжденіемъ въ томъ, что ростъ германскихъ морскихъ силъ есть такой факторъ международной политики, которымъ Англія не можетъ пренебрегать, ради своей безопасности, но и преувеличенная оцѣнка котораго несовмѣстима съ ея достоинствомъ; если-же прійдется выбирать между этими двумя направленіями, то

я твердо придерживаюсь того взгляда, что несравненно лучше скорѣе поступиться достоинствомъ и гордостью страны, нежели ея безопасностью.

Не требуетъ никакихъ доказательствъ то, что если при случившейся войнѣ мы окажемся въ необходимости имѣть, напримѣръ, шестьдесятъ линейныхъ кораблей, а при этомъ будемъ въ состояніи противопоставить нашему противнику лишь пятьдесятъ девять броненосцевъ, то наша Имперія падетъ въ этой борьбѣ совершенно такъ-же, какъ если-бы мы обладали только полдюжиной боевыхъ судовъ; съ каждымъ-же линейнымъ кораблемъ, который у насъ окажется сверхъ минимальнаго ихъ числа, не только само вооруженное столкновеніе будетъ менѣе продолжительнымъ, а, слѣдовательно, и менѣе дорого стоющимъ, но и само возникновеніе войны станетъ менѣе и менѣе вѣроятнымъ. Немало есть доводовъ считать наличіе сильнаго флота гарантіей мира, почему главной задачей морскихъ силъ Британской Имперіи и является охрана мира путемъ угрозы своимъ подавляющимъ превосходствомъ.

Но если допущено будетъ теченіе событій въ томъ-же направленіи, которое существуетъ въ настоящее время, то морское соревнованіе Великобританіи и Германіи сможетъ не только способствовать къ обѣдненію обѣихъ націй, но, можетъ быть, доведетъ одну изъ странъ, если не обѣ, до положенія, нѣкоторымъ образомъ, близкаго къ національному банкротству, ранѣе, нежели эта борьба приведетъ къ открытому вооруженному столкновенію. Въ 1884 году Англія и Германія вмѣстѣ тратили на морское вооруженіе сумму въ £ 13,752, 433, въ 1908 же году эта сумма

возросла до £ 49,269,500; если эти расходы будутъ продолжать возрастать въ той-же степени, то сумма этихъ расходовъ обѣихъ названныхъ странъ въ 1911 году должна дойти до £ 75,000,000, изъ чего слѣдуетъ, что съ этого года Великобританія одна принуждена будетъ расходовать на свой флотъ до £ 52,000,000 въ годъ. Но при этомъ не видно причинъ, почему и далѣе эти расходы не будутъ возрастать.

Нѣтъ возможности равнодушно смотрѣть впередъ при подобномъ положеніи дѣлъ, но для того, чтобы избѣжать изображенной только что финансовой перспективы, намъ представляются лишь три различныхъ исхода. Первый изъ нихъ, состоящій въ принятіи международнаго соглашенія объ ограниченіи вооруженій, еще недавно дважды предлагался и оба раза это предложеніе терпѣло полную неудачу. Тѣмъ не менѣе, въ воздухѣ носятся нѣкоторыя вѣянія о предполагаемой третьей попыткѣ въ этомъ-же направленіи *). О второмъ возможномъ исходѣ изъ настоящей политической обстановки упомянулъ Бебель, лидеръ партіи соціалистовъ Германскаго Рейхстага, при обсужденіи законопроекта о флотѣ 1907 года, и этотъ пріемъ выражается въ уничтоженіи нами германскаго флота ранѣе, нежели онъ достигнетъ такой силы, чтобы уже серьезно грозить

*) Газета „Western Morning News“ въ номерѣ отъ 19 Февраля сего года публикуетъ слѣдующее сообщеніе своего берлинскаго корреспондента:

„Газета „Tageblatt“ сообщаетъ корреспонденцію изъ Лондона, устанавливающую, что Британское Правительство рѣшило предпринять попытку войти въ соглашеніе съ Германіей по поводу сокращенія морскихъ вооруженій, ибо существующее соревнованіе не можетъ продолжаться до безконечности. „Tageblatt“ прибавляетъ, что начало переговоровъ по этому поводу будетъ имѣть мѣсто въ непродолжительномъ времени, и, въ случаѣ, если эти сношенія не увѣнчаются успѣхомъ, то въ 1909 году Англія приступитъ къ постройкѣ еще пяти новыхъ линейныхъ кораблей типа „Dreadnought“.

нашему положенію на морѣ. Это конечно радикальное средство и такого рода, что немного найдется англичанъ, которые безусловно желали-бы приведенія его въ исполненіе; тѣмъ не менѣе, при настоящей степени совершенствованія изъ году въ годъ германскаго флота и съ каждымъ годомъ достиженія имъ все лучшаго и лучшаго положенія на пути къ выполненію своихъ завѣтныхъ цѣлей, становится весьма вѣроятнымъ, что, когда наконецъ Германія признаетъ случай для себя благопріятнымъ, она не допуститъ постановки какихъ-либо препятствій на пути своего движенія впередъ. Уступчивость никогда не была въ характерѣ ея внѣшней политики. Мы пользуемся теперь миромъ, основаннымъ лишь на нѣкоторыхъ допускахъ, зная что Германія будетъ съ нами драться, какъ только она признаетъ на то себя готовой. Съ каждымъ новымъ годомъ ея шансы на успѣхъ въ этой борьбѣ улучшаются, наши-же, соотвѣтственно, становятся все хуже и хуже.

Есть основанія опасаться, что взгляды на третій выходъ изъ того омута, въ которомъ мы теперь находимся, не будутъ достаточно безпристрастны и отношеніе къ нему нашего общества не будетъ тѣмъ, котораго онъ заслуживаетъ; дѣйствительно, при всѣхъ весьма вѣскихъ аргументахъ въ его пользу, не слѣдуетъ питать большой надежды на то, что введеніе таможеннаго тарифа на ввозимые въ нашу страну товары не раздражитъ воинственныя претензіи Германіи на морское господство, что слѣдуетъ разсматривать не въ освѣщеніи безплоднаго раздраженія этой страны противъ насъ, бывшаго шестьдесятъ лѣтъ тому назадъ, а при условіяхъ настоящаго времени, или тѣхъ, которыя будутъ черезъ десять или двадцать лѣтъ.

Стремленіе содержать значительную армію, и въ то же время попытки соперничать съ Великобританіей въ господствѣ на морѣ, не могутъ не оказывать замѣтнаго вліянія на германскіе финансы, и ничего такъ заискивающе не боятся въ Фатерландѣ, какъ введенія Великобританіей таможеннаго тарифа на мануфактурные товары, ввозимые въ нашу страну, что нанесетъ неминуемый ущербъ тому безпримѣрному торговому развитію Германіи, которое одно только и въ состояніи способствовать улучшенію, или даже поддержанію, занятаго ею положенія среди морскихъ державъ. Страницы сей книги не подходятъ для обсужденія деталей подобной таможенной реформы; предлагается лишь основная ея идея съ искренной надеждой, что ея достоинства не останутся безъ заслуживающаго ими вниманія. Мы не имѣемъ права пренебрегать любымъ оружіемъ, которое можетъ способствовать удержанію за нами командованія на моряхъ, какъ наиглавнѣйшаго основанія существованія нашей Имперіи.

Продолженіе настоящей системы свободнаго ввоза въ нашу страну связано съ самыми жизненными интересами германскихъ вожделѣній, что полностью сознается въ этой странѣ, но не пользуется должной долей вниманія у насъ, особенно по отношенію къ стремленіямъ Германіи, ведущимъ къ ущербу Британской Имперіи. Введеніе подобнаго тарифа, несомнѣнно, можетъ привести къ международнымъ осложненіямъ, возможно даже, что и къ столкновенію, но это столкновеніе, рано или поздно, произойдетъ все равно; чѣмъ-же скорѣе это случится, тѣмъ столкновеніе будетъ менѣе продолжительно, менѣе стоюще и менѣе кровопролитно.

Кромѣ-же указанныхъ трехъ, остается лишь

одинъ путь, но не выводящій изъ той трясины, въ которой мы погрязли, а, наоборотъ, тянущій насъ въ нее еще глубже, — это усиливать постройку новыхъ судовъ, постепенно прибавляя новые милліоны къ нашему морскому бюджету, до тѣхъ поръ, пока Германія не вздумаетъ напасть на насъ. Во всякомъ случаѣ этотъ моментъ не будетъ наиболѣе благопріятнымъ для нашихъ видовъ на будущее.

По первоначальному рѣшенію, эта книга должна была содержать также главу, посвященную критикѣ „Отечественнаго" Флота (Home Fleet); принимая-же во вниманіе намѣренія, приписываемыя Адмиралтейству, реорганизовать матеріальную часть этого флота, и, что еще важнѣе, его личный составъ, глава эта была выпущена.

При составленіи сего труда, мнѣ въ значительной степени приходилось пользоваться помощью морскихъ офицеровъ, которымъ, не имѣя возможности привести ихъ имена, приношу мою искреннюю признательность. Въ наибольшей-же степени считаю себя обязаннымъ, въ чемъ приношу мою сердечную благодарность, отставному Лейтенанту Флота H. T. C. Knox, лекціи котораго въ St. Olave's Grammar School, семь лѣтъ тому назадъ, впервые внушили мнѣ желаніе ознакомиться и понимать суть и необходимость господства на морѣ для британскаго народа.

П. А. Х.

Февраль 1908 года.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

От переводчика III

Предисловіе автора IX

Глава I. Зарожденіе германскаго флота. 1

Ростъ современныхъ иностранныхъ флотовъ.—Затрудненія Германіи въ этомъ направленіи.—Бранденбургскій флотъ.—Попытки Великаго Курфюрста къ обезпеченію себѣ базы въ Нѣмецкомъ морѣ.—Расформированіе флота.—Германскій флотъ въ 1848 году.—Энергичная дѣятельность Принца Адальберта.—Продажа судовъ флота съ аукціона.—Принцъ Адальбертъ и прусскій флотъ.—Результаты сухопутныхъ военныхъ вліяній.—Пріобрѣтеніе порта въ Нѣмецкомъ морѣ.—Административныя реформы.—Германскій флотъ во франко-прусскую войну.—Желѣзное судостроеніе и его вліяніе на германскія морскія силы.—Первые дни германскаго коммерческаго флота.—Личный составъ германскаго флота.—Морская программа Бисмарка.—Von Caprivi и флотъ.—Восшествіе на престолъ Вильгельма II.

Глава II. Развитіе германской морской силы . . . 19

Энергія Императора.—Избавленіе отъ сухопутныхъ военныхъ вліяній. — Германскій флотъ — мореходная сила.—Судьба перваго законопроекта о флотѣ.—Воспитаніе общественнаго мнѣнія.—Второй законопроектъ о флотѣ.—Ростъ германской Морской Лиги.—Враждебность общественнаго мнѣнія по отношенію къ Англіи во время войны въ Южной Африкѣ.—Третій законопроектъ о флотѣ.—Стремленіе нарушить англійскую систему содержанія флота силы, равной флотамъ двухъ любыхъ морскихъ державъ (Two-Power-Standard).—Законы о флотѣ 1906 и 1907 г.—Общественное мнѣніе Германіи.—Соціалисты и морское могущество.—Либералы и флотъ.—Статьи инспирированной прессы.—Предупрежденія.

Стр.

Глава III. Современный германскій флотъ.—Боевой флотъ 39

Ограниченія, внушаемыя особенностями Нѣмецкаго моря.—Флотъ Германика.—Флоты въ войнахъ съ Голландіей.—Цѣнность крупныхъ судовъ въ бою.—Классъ броненосцевъ типа „Brandenburg".—Классъ „Kaiser".—Классъ „Wittelsbach".—Возраженія по поводу вооруженія судовъ лишь орудіями крупнаго калибра (All-big-gun-system).—Вооруженіе англійскихъ и японскихъ броненосцевъ.—Классъ „Braunschweig".—Развитіе англійскихъ броненосцевъ.—Германскіе „Dreadnought'ы".—Сравненіе англійскаго и германскаго боевыхъ флотовъ.

Глава IV. Современный германскій флотъ.—Крейсера и минныя суда 62

Германская морская стретегія.—Малая необходимость въ крейсерахъ.—Готовые германскіе броненосные крейсера и сравненіе ихъ съ англійскими.—Крейсеръ типа „Dreadnought".—Германскіе „Inflexibl'u".—Германскія и англійскія силы въ броненосныхъ крейсерахъ.—Бронепалубные крейсера.—Значеніе миноноснаго флота въ Нѣмецкомъ морѣ.—Сравнительныя силы миноносныхъ флотовъ Германіи и Англіи.—Предѣльный возрастъ миноносцевъ и примѣненіе его къ миноноснымъ флотиліямъ англійскаго флота.—Преимущества на сторонѣ Германіи въ этомъ отношеніи.—Малые миноносцы.—Почему Германія ихъ не строитъ совсѣмъ.—Прибрежные миноносцы.—Подводныя лодки.—Мины загражденія и минные заградители.

Глава V. Германскія кораблестроительныя средства 86

Начало германскаго судостроенія.—Императорское Данцигское Адмиралтейство.—Поощреніе желѣзной промышленности.—Развитіе судостроенія въ Германіи.—Императорскія Адмиралтейства въ Килѣ, въ Вильгельмсгавенѣ и Данцигѣ.—Германскій рабочій.—Можетъ-ли Германія строить суда столь же скоро, какъ и Англія.—Оффиціальный отчетъ.—Постройка миноносцевъ

Стр.

Глава VI. Театръ войны на Нѣмецкомъ морѣ . . 95

Распредѣленіе морскихъ силъ.—Измѣненіе англійскаго распредѣленія силъ въ 1904 году.—Сравненіе съ распредѣленіемъ 6 лѣтъ ранѣе.—Беззащитный Востокъ.—Опора на морскую силу.—Важное значеніе Нѣмецкаго моря.—Германскіе планы нашествія на Англію.—Мѣры Адмиралтейства для парализованія этихъ плановъ.—Образованіе „Отечественнаго“ Флота (Home-Fleet).—Его составъ.—Неудовлетворительная система его комплектованія личнымъ составомъ.—Германскій активный боевой флотъ.—Преимущества на германской сторонѣ.—Важное значеніе эскадреннаго миноносца.—Адмиралъ Sir H. Lambton и „вѣроломство“. — Мирная стратегія. — Флоты Канала и Атлантическаго океана.—Требованія о новомъ распредѣленіи силъ.

Глава VII. Морская политика и наши морскія базы. 124

Необходимость морскихъ базъ вообще. — Измѣненіе условій.—Соотвѣтственная необходимость базъ въ Нѣмецкомъ морѣ. —Портъ Rosyth.—Основанія схемы базъ. —Заявленіе лорда Selborne. — Медленное движеніе дѣла.—Обозрѣніе требуемыхъ работъ.—Опредѣленіе „стратегической цѣнности позиціи“. — Стратегическое изслѣдованіе порта Rosyth.—Nore—главная стратегическая позиція. —Richard Gibson о Нѣмецкомъ морѣ.—Уроки изъ войнъ съ Голландіей.—Важное значеніе обезпеченія быстрой починки судовъ.—Несоотвѣтствіе Ширнесса и Чатама нуждамъ флота.—Предстоящія улучшенія.—Нужда въ докахъ.—Дувръ—примѣръ непроизводительнаго расхода, вслѣдствіе недостаточной освѣдомленности.

Глава VIII. Германскія морскія базы 149

Естественныя неблагопріятныя условія Германіи.—Давнишнія попытки достичь Нѣмецкаго моря. — Пріобрѣтеніе территоріи Jade.—Оборудованіе Вильгельмсгавена. Настоящее развитіе и будущее расширеніе.—Эмденъ—база для миноносцевъ.—Куксгавенъ—отрядъ миннаго загражденія.—Киль; казенныя и частныя верфи.—Данцигъ.—Каналъ Императора Вильгельма, его стратегическое значеніе.—Предстоящія работы по его улуч-

Стр.

шенію.—Гельголандъ.—Германская торговля во время войны.—„Сѣверный“ путь.—Стратегическая оцѣнка морскихъ базъ.—Миноносныя операціи въ Нѣмецкомъ морѣ.—Необходимость усилить защиту Nore отъ минныхъ атакъ.

Глава IX. Плавучіе доки 173

Необходимость въ новыхъ докахъ, вслѣдствіе прогресса кораблестроительной техники.—Двадцатилѣтнее развитіе типа боевого корабля.—Доки портовъ Нѣмецкаго моря для кораблей типа „Dreadnought“. Измѣненія стратегическихъ требованій.—Сравненіе сухихъ доковъ съ плавучими.—Стоимость ихъ.—Время, потребное на ихъ постройку.—Вмѣстимость ихъ.—Стоимость содержанія. Необходимая мощность.—Подвижность плавучихъ доковъ.—Возможность избѣгнуть обстрѣливанія.—Проэктъ самодвижущагося дока.—Примѣнимость плавучихъ доковъ въ Nore.—Ихъ возрастающая популярность.

Глава X. Вторженіе въ Англію 181

Много обсуждавшійся вопросъ.—Возможность вторженія со стороны Германіи.—Морскія силы и вторженіе.—Заявленія Balfour'а и Robertson'а.—Доводы школы, стоящей за невозможность вторженія (Non-possumus-school).—Готовившееся вторженіе Наполеона.—Экспедиція Hoche въ Ирландію.—Успѣшное вторженіе Констанція.—Туманъ и прочія атмосферическія условія.—Доводы F. E. Jane'а.—„Гроза при безоблачномъ небѣ“.—Начало военныхъ дѣйствій безъ объявленія войны.—Германская организація.—Результаты вторженія.—Предупрежденія отъ вторженія.—Необходимость болѣе значительныхъ морскихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ.—Увеличеніе числа базъ для миноносцевъ.

Глава XI. Англійская морская политика 199

Германскій законъ 1900 года о флотѣ и утвержденныя имъ ассигнованія.—Сила боевого германскаго флота къ 1920 году.—Двадцатилѣтній предѣлъ возраста судовъ.—Какъ онъ былъ бы примѣнимъ къ англійскимъ судамъ.—Суда типа „Majestic“ и типа „Wittelsbach“. Существующія англійскія суда, годныя къ 1920 году.—Сравненіе съ германскими силами въ этомъ году.—Си-

Стр.

стема содержанія англійскихъ морскихъ силъ въ размѣрѣ, равномъ флотамъ любыхъ двухъ державъ (Two-Power-Standard-System).—Союзъ Востока съ Западомъ.—Вопросы на разрѣшеніе нашей системѣ, опредѣляющей нашу морскую политику.—Какъ эти вопросы должны быть рѣшены.—Суда, подлежащіе постройкѣ къ 1920 году.—Ежегодныя программы.—„Декларація Политики Адмиралтейства". (Statement of Admiralty Policy").—Нужда въ бо̀льшемъ числѣ крейсеровъ.—Отставаніе нашего флота въ постройкѣ новыхъ миноносцевъ.—Программы минувшихъ 4-хъ лѣтъ.—Необходимость многихъ измѣненій.—Броненосцы прибережной службы.

Глава XII. Флоты міра 228

Флотъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ.—Французскій флотъ.—Японскій флотъ.—Менѣе значительные флоты: Россіи; Италіи; Австро-Венгріи; Испаніи и Бразиліи.

Приложенія.

I. Броненосные суда англійскаго и германскаго флотовъ. 257
II. Неброненосные и минные суда англійскаго флота. . 263
III. Неброненосные и минные суда германскаго флота . 278
IV. Строющіеся суда англійскаго и германскаго флотовъ. 284
V. Сводка англійской и германской морской силы . . 289
VI. Англійскія и германскія морскія смѣты 1884—1917 . 290
VII. Развитіе германскаго коммерческаго флота. . . . 292

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦІЙ.

		Противъ которой страницы передъ текстомъ.
1.	Англійскій линейный корабль „Dreadnought“	16
2.	Германскій линейный корабль „Kaiser Wilhelm II“.	32
3.	Германскій линейный корабль „Elsass“	48
4.	Германскій броненосный крейсеръ „Scharnhorst“ . .	64
5.	Флотилія германскихъ эскадренныхъ миноносцевъ маневрирующихъ съ эскадрой Активнаго Флота . .	80
6.	Англійскій линейный корабль „Bulwark“	96
7.	Германскій линейный корабль „Deutschland“.	112
8.	Англійскій линейный корабль „King Edward VII“ .	128
9.	Англійскій линейный корабль „Triumph“.	144
10.	Англійскій крейсеръ-развѣдчикъ „Attentive“	160
11.	Германскій минный заградитель „Nautilus“.	176
12.	Англійскій крейсеръ-заградитель „Iphigenia“.	192
13.	Англійскій броненосный крейсеръ „Shannon“	208
14.	Англійскій крейсеръ „Amethyst“	224
15.	Германскій крейсеръ „Lübeck“	240
16a.	Германскій эскадренный миноносецъ „S. 125“	256
16b.	Англійскій эскадренный миноносецъ „Tartar“	256

I.

Зарожденіе Германскаго флота.

Среди различныхъ политическихъ фактовъ, отмѣтившихъ собою конецъ девятнадцатаго и начало двадцатаго столѣтій, однимъ изъ наиболѣе замѣтныхъ слѣдуетъ признать происшедшее къ этой эпохѣ значительное и быстрое измѣненіе во взаимномъ распредѣленіи морскихъ вооруженныхъ силъ различныхъ державъ. По отношенію къ флоту любой единичной державы, Великобританія, по-прежнему, какъ и пятьдесятъ лѣтъ, тому назадъ, занимаетъ первое мѣсто и даже съ большимъ перевѣсомъ силъ, чѣмъ то было раньше. Но, въ то время, какъ въ пятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія намъ приходилось считаться лишь съ однимъ конкуррентомъ на владѣніе морями, въ настоящее время признаніе огромной важности морскихъ вооруженныхъ силъ стало настолько общимъ, что всѣ націи, имѣющія какія-либо стремленія, будь они политическаго, коммерческаго или территоріальнаго свойства, сосредоточили всѣ свои усилія на обзаведеніе единственнымъ оружіемъ, которое только и можетъ способствовать осуществленію ихъ плановъ, — мореходнымъ боевымъ флотомъ.

Соединенные Штаты, не имѣвшіе не болѣе какъ двадцать лѣтъ тому назадъ ни одного мореходнаго броненоснаго корабля, теперь проводятъ доктрину

Монрое съ такой энергіей и твердостью, какая можетъ быть оправдана лишь наличіемъ у этой страны флота, занимающаго второе мѣсто въ ряду всѣхъ морскихъ державъ. Японія, использовавъ опытъ и сдавшіяся суда за время двухъ послѣдовательныхъ успѣшныхъ морскихъ войнъ, заняла мѣсто четвертой морской державы и достигла не только того, что будучи островной страной, теперь въ состояніи на одномъ своемъ флотѣ основывать оборону своихъ владѣній, но рѣшила и важный жизненный вопросъ государственнаго значенія — стала независимой въ созданіи матеріальной части своего флота отъ чужихъ странъ. Наконецъ, что наиболѣе для насъ важно, вся Германская Имперія путемъ твердой и упорной системы воспитанія въ извѣстномъ направленіи, отъ мала до велика, съ большимъ подъемомъ духа прониклась сознаніемъ справедливости изреченія своего Императора, гласящаго, что „Будущность Германіи покоится на водахъ“.

Теоретическая сторона вопроса представляла для Германіи чрезвычайно мало шансовъ на то, чтобы когда-либо сдѣлаться серьезнымъ соперникомъ для господства на моряхъ, ради отсутствія многочисленнаго, смѣлаго, отъ роду морского населенія, что во всѣ минувшіе вѣка всегда признавалось однимъ изъ необходимѣйшихъ условій для созданія морской силы страны. Исторіей доказано, что этотъ недостатокъ былъ причиною неудачъ неоднократныхъ и весьма упорныхъ попытокъ къ созданію и германскаго флота.

Фридрихъ-Вильгельмъ, Великій Курфюрстъ Бранденбургскій (1640—1688), считающійся основателемъ германскихъ морскихъ силъ, провелъ значительную часть своей молодости въ Голландіи и, подобно Петру Великому, вернулся въ свою страну

со смѣлымъ желаніемъ добиться, хоть частью, такой же внѣшней безопасности и благоденствія для своихъ владѣній и тѣмъ же путемъ, какъ достигла того въ это время Голландія, всецѣло обязанная симъ своему флоту. Но съ самаго начала своей дѣятельности въ этомъ направленіи, ему пришлось встрѣтиться съ почти непреодолимыми препятствіями къ выполненію его намѣреній. Англія, Франція и Голландія соединенными усиліями дѣлали все возможное, дабы задержать развитіе силъ новаго соперника на морѣ, препятствія же естественнаго характера представили собою еще значительно бо̀льшія затрудненія.

Кромѣ береговъ Балтійскаго моря, владѣнія Курфюрста не имѣли другой береговой границы съ портами, которые могли бы развиться въ базы для будущаго флота, и хотя, наконецъ, имъ былъ заключенъ договоръ съ городомъ Эмденомъ, по которому бранденбургскому флоту разрѣшалось, взамѣнъ защиты торговыхъ интересовъ этого города на морѣ, пользоваться его портомъ, какъ базою, мѣра эта оказалась запоздалою и потеряла свое значеніе, а бранденбургскій флотъ, за короткое время своего существованія, базировался исключительно на Пиллау.

Самою же главною помѣхою выполненію плановъ Курфюрста было полное незнакомство населенія его страны со всѣмъ, что касалось моря. У него не было ни одного лица, мало-мальски знакомаго съ кораблестроеніемъ, кораблевожденіемъ и веденіемъ войны на морѣ, и Фридрихъ-Вильгельмъ съ рѣшимостью, заслуживавшей лучшей участи, чтобы выйти изъ этого затрудненія, прибѣгъ къ пріему, который намъ,—живущимъ въ эпоху, въ которой основанія морской силы достаточно выяснены,—можетъ показаться прямо смѣшнымъ.

Не видя никакой возможности создать флотъ помощью внутреннихъ рессурсовъ своего государства, Курфюрстъ у одного гамбургскаго судовладѣльца, по имени Рауля, нанялъ вполнѣ готовый флотъ, полностью комплектованный, какъ офицерами такъ и командой, и снабженный пушками, боевыми припасами и провизіей. Отъ клотика до киля этотъ рыночный флотъ былъ дѣломъ рукъ иностранцевъ, какъ въ смыслѣ постройки, такъ и его содержанія, и, хотя старшій адмиралъ, голландецъ, по имени Тромпъ, вскорѣ былъ смѣненъ нѣмцемъ Адлеромъ, этотъ послѣдній былъ все же единственнымъ кореннымъ подданнымъ Курфюрста изъ всего личнаго состава этого флота за все время его существованія.

Во время войнъ, продолжавшихся значительную часть правленія Великаго Курфюрста, бранденбургскій флотъ исправно сражался съ французами, датчанами, шведами и испанцами и его исторія чтится современнымъ германскимъ флотомъ. Но основы такого флота были непрочны и надежды на него умерли вмѣстѣ съ Фридрихомъ-Вильгельмомъ въ 1688 году. Черезъ тридцать лѣтъ послѣ смерти Курфюрста, этотъ полностью купленный флотъ совершенно исчезъ и съ этого времени германскій флагъ, въ буквальномъ смыслѣ слова, не существовалъ на морѣ до половины девятнадцатаго столѣтія.

Второму періоду германской морской исторіи суждено было закончиться еще болѣе позорнымъ образомъ. Во время войнъ, послѣдовавшихъ за возстаніемъ провинцій Шлезвига и Гольштиніи въ 1848 году, датскій флотъ полностью заблокировалъ германскіе порта какъ въ Балтійскомъ, такъ и въ Нѣмецкомъ морѣ, что самымъ дѣйствительнымъ, хотя и далеко не пріятнымъ образомъ, дало случай германскому народу понять всю необходимость вооруженной морской силы. По всей Имперіи,

представлявшей собою въ то время лишь союзъ совершенно независимыхъ другъ отъ друга отдѣльныхъ государствъ, стали устраиваться повсемѣстныя публичныя собранія, выражавшія требованія немедленнаго пріобрѣтенія, путемъ или покупки, или постройки, необходимаго флота, который оказался бы въ состояніи въ приличной степени противодѣйствовать врагу на морѣ. Наконецъ подобнаго рода предложеніе было внесено въ Союзное Собраніе во Франкфуртѣ, гдѣ оно встрѣтило такое сочувствіе, что для этой цѣли Собраніемъ немедленно было ассигновано шесть милліоновъ талеровъ (£. 900,000). Стремленіе народа къ созданію флота было настолько общимъ и сильнымъ, что по частной иниціативѣ образовался въ Пруссіи Морской Союзъ (Flotten-Verein), и дамы, вошедшія въ его составъ, на пятьдесятъ лѣтъ впередъ подписались на сумму, достаточную для пріобрѣтенія одного вполнѣ снабженнаго военнаго корабля того времени.

Съ этого момента зарожденіе Имперскаго Германскаго Флота стало дѣйствительнымъ фактомъ. Во главѣ всего этого движенія сталъ Принцъ Адальбертъ Прусскій, проведшій нѣкоторое время въ Англіи за изученіемъ нашихъ методовъ морской администраціи. Ему и двумъ его помощникамъ Дуквицу и Брому, была поручена организація дѣла созданія морской силы Имперіи, которую они энергично поставили на твердую почву. Тѣмъ не менѣе, главное препятствіе къ созданію Флота, приведшее всѣ мѣропріятія Великаго Курфюрста въ томъ же направленіи къ столь печальному концу, оказало свое пагубное вліяніе и на планы Принца Адальберта.

Въ подъемѣ духа, въ наличіи денежныхъ средствъ недостатка не было, но ни то, ни другое не могло дать Германіи того времени касты моря-

ковъ по призванію и наслѣдству, со врожденнымъ знакомствомъ съ моремъ, безъ которыхъ самостоятельное созданіе морской силы, при условіяхъ того времени было положительно невозможно. Этимъ объясняется то, что опять пришлось прибѣгнуть къ пріему, уже имѣвшему мѣсто въ семнадцатомъ столѣтіи. Корабли были наняты или куплены, какъ пароходы, такъ и парусныя суда и даже весельныя галеры, офицеры же и команда были приняты съ вольнаго найма изъ иностранцевъ изъ Франціи, Бельгіи, Англіи и даже Америки. Таковъ былъ первый флотъ, на которомъ развѣвался флагъ соединенной Германіи.

Но существованіе этого флота было непродолжительно. Какъ и въ 1690 году, существовавшія уже въ то время морскія державы отнеслись весьма недоброжелательно къ плану Фридриха-Вильгельма, хотя слабая, во многихъ отношеніяхъ, его попытка къ созданію морской силы не могла предвѣщать для ихъ флотовъ какой либо опасности въ будущемъ, такъ и при созданіи флота соединенной Германіи, Англія, воспользовавшись враждебнымъ актомъ, имѣвшимъ мѣсто близъ Гельголанда, остававшагося до 1890 года въ Англійскомъ владѣніи, освѣдомила Союзное Собраніе, что, въ виду того, что германскій флагъ не извѣстенъ на морѣ, суда его носящія подлежатъ тому же обращенію, какъ корабли пиратовъ. Какія бы мнѣнія ни были возбуждены столь страннымъ поступкомъ, воспоминаніе о которомъ не заглохло въ груди тысячъ германскихъ подданныхъ нашего времени, тѣмъ не менѣе результатъ его сказался немедленно. Имперскій Германскій Флотъ былъ стянутъ въ свои порта и въ 1852 году, лишь черезъ четыре года послѣ своего возрожденія, былъ совершенно расформированъ. Лучшія его суда были пріобрѣтены

одной англійской пароходной компаніей, а остальныя проданы съ аукціона въ 1853 году въ Гамбургѣ съ молотка нѣкоего Фишера.

Но, хотя, такимъ образомъ, Имперскій Германскій Флотъ прекратилъ свое существованіе, зато тѣ вѣянія, которыя послужили причиной его возникновенія, тѣмъ не менѣе, остались. Принцъ Адальбертъ Прусскій, видя плоды своихъ трудовъ сведенными на нѣтъ, обратилъ свое вниманіе на такой родъ дѣятельности, при которомъ его труды, хотя и ограниченные извѣстными предѣлами, должны были радикальнымъ образомъ способствовать занятію соединенной Германіей подобающаго мѣста въ ряду передовыхъ морскихъ державъ. Часть личнаго состава существовавшаго съ 1848 по 1852 годъ Имперскаго Германскаго Флота все же состояла изъ прусскихъ подданныхъ, на которыхъ Принцъ Адальбертъ и сосредоточилъ свое личное вниманіе, стремясь развить въ нихъ познанія въ морскомъ дѣлѣ. Сознавая слабую сторону своего народа по отношенію къ созданію морскихъ силъ, онъ основалъ школы для подготовки, какъ матросовъ, такъ и морскихъ кадетъ, расширилъ и развилъ судостроительныя верфи и арсеналы и всячески покровительствовалъ росту коммерческаго флота своей страны. Но, къ его несчастью, у Принца не было въ распоряженіи ни одного лица, обладавшаго морскимъ опытомъ и знаніями условій войны на морѣ, къ которому онъ могъ бы обращаться за совѣтами, а потому, когда понадобилось образовать комиссію для изученія вопроса о необходимости морскихъ вооруженныхъ силъ для его страны и составленія доклада на эту тему, то во главѣ этой комиссіи онъ принужденъ былъ поставить сухопутныхъ военачальниковъ. Результатъ этой мѣры оказался весьма неудачнымъ, какъ это и можно было предвидѣть

заранѣе для націи, вся исторія и традиціи которой были основаны на цѣломъ рядѣ исключительно сухопутныхъ войнъ. Нѣкоторая недоброжелательность и своего рода ревность по отношенію къ новаго рода вооруженной силѣ, съ которой, можетъ быть, впослѣдствіи придется дѣлить честь защиты своей страны отъ враговъ, не могли не проявиться въ заключеніяхъ этой комиссіи; совершенно понятнымъ является и то обстоятельство, что взгляды на свой флотъ у сухопутныхъ генераловъ были, исключительно, какъ на вспомогательную часть спеціальнаго рода оружія, но во всемъ находящуюся въ полномъ подчиненіи сухопутной арміи. Что прусскому флоту могъ представиться случай активнаго нападенія на непріятеля, не приходило имъ въ голову, и вся суть доклада этой комиссіи состояла въ томъ, чтобы приговорить будущій флотъ лишь къ узкой роли пассивной защиты своихъ береговъ не удаляясь отъ нихъ въ открытое море. Эта идея въ теченіе тридцати лѣтъ сокрушающимъ образомъ оказывала на германскій флотъ свое давленіе, задерживая его развитіе, а, главное, препятствуя созданію того корпоративнаго духа, который столь необходимъ для флота, и заслоняла отъ Германіи то жизненное и государственное значеніе морской силы, которое оказываетъ такое вліяніе на политическую жизнь и коммерческую мощь страны. Въ своемъ докладѣ Комиссія испрашивала постройку сорока канонерскихъ лодокъ, предназначавшихся для защиты приморскихъ городовъ и для содѣйствія береговымъ батареямъ въ защитѣ государства отъ нападеній съ моря и вторженія непріятеля путемъ десантныхъ экспедицій.

Эта строго проводимая идея о томъ, что свой флотъ долженъ быть всегда тѣсно привязанъ къ своимъ берегамъ, существовала въ Германіи все то

время, въ которое сухопутный военный элементъ господствовалъ въ Совѣтахъ Имперіи. Лишь съ восшествіемъ на престолъ Вильгельма II-го, гласъ государственнаго человѣка признанъ былъ выше цѣлей солдата.

Въ первые дни своего существованія, прусскій флотъ своими главными портами имѣлъ Штеттинъ и Данцигъ, но въ 1853 году прусскій король оказался въ состояніи обратить въ дѣйствительный фактъ завѣтную мечту Великаго Курфюрста. Какъ извѣстно, Фридрихъ Вильгельмъ стремился, какъ оказалось впослѣдствіи, безполезно,—пріобрѣсти для своего флота опорный пунктъ гдѣ нибудь внѣ Балтійскаго моря, и вотъ, въ упомянутомъ году за плату въ пятьсотъ тысячъ талеровъ (£. 75.000) и обѣщаніе защиты торговли герцогства, Пруссія пріобрѣтаетъ у Великаго Герцога Ольденбургскаго клочекъ земли въ пять квадратныхъ миль на западномъ берегу залива Jade. На этомъ мѣстѣ въ настоящее время находится военный портъ Вильгельмсгавенъ съ обширной кораблестроительной верфью, главный германскій военный портъ на Нѣмецкомъ морѣ и, хотя второй по своей величинѣ, но въ стратегическомъ смыслѣ болѣе важный, нежели Киль. Для постройки этого порта пришлось преодолѣть не мало естественныхъ препятствій; если бы мнѣніе Бисмарка взяло бы верхъ, то, несмотря на уже затраченныя на оборудованіе этого порта крупныя суммы отъ четырехъ до пяти милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, дальнѣйшія работы по устройству его были бы прекращены въ пользу устройства порта въ Geestemünde, въ устьѣ Везера. Работы въ Вильгельмсгавенѣ были начаты въ 1856 году и закончены въ 1869 году, и теперь портъ этотъ представляетъ собою, съ военной точки зрѣнія, важнѣйшій изъ опорныхъ пунктовъ германскаго флота.

Подъ руководствомъ принца Адальберта были также произведены крупныя реформы системы администраціи флота. Въ 1859 году онъ былъ назначенъ Генералъ-Инспекторомъ Флота, а черезъ два года послѣ сего, Адмиралтействъ-Совѣтъ былъ упразднёнъ и замѣненъ Морскимъ Министерствомъ съ Генераломъ фонъ-Рооном во главѣ его. Подобная мѣра, хотя не вполнѣ раціональная, тѣмъ не менѣе, вѣроятно была неизбѣжна, по причинѣ тревожнаго времени, переживаемаго страной, и существованіе ея было весьма непродолжительно: послѣ войны 1866 года Прусскій Флотъ сталъ Флотомъ Сѣверо-Германскаго Союза съ верховнымъ Начальникомъ въ лицѣ Прусскаго Короля, какъ въ военное, такъ и въ мирное время. За время нѣсколькихъ войнъ непосредственно предшествовавшихъ образованію нынѣшней Германской Имперіи, флотъ почти не принималъ никакого участія въ военныхъ дѣйствіяхъ. Онъ, по прежнему, былъ неумолимо обреченъ на пассивную, убивающую всякій духъ, роль прибрежной обороны, и за войну 1870 года его главнымъ занятіемъ было, находясь за устроенными банками минъ загражденія, выжидать нападенія французскаго флота и тѣмъ заманивать его на поставленныя мины. Но подобнаго случая прусскимъ кораблямъ такъ и не удалось дождаться.

Но въ эту эпоху прогрессъ кораблестроительной техники произвелъ такой переворотъ въ морскомъ дѣлѣ, который разъ навсегда благопріятнымъ для Германіи образомъ разрѣшилъ ту задачу, которая оказалась не по силамъ всѣмъ прежнимъ создателямъ германскихъ морскихъ силъ. Сухопутная военная комиссія, которой въ 1849 году Принцемъ Адальбертомъ было поручено выработать, такъ сказать, первую програму судостроенія, совер-

шенно исключила изъ нея паровыя суда; слѣдя же за прогрессомъ техники, и принявъ паровой двигатель для своихъ послѣдующихъ судовъ, Германія, наконецъ, въ немъ увидѣла разрѣшеніе того важнаго вопроса, который въ теченіе почти двухъ столѣтій отстранялъ ее отъ моря. Нехватка въ природныхъ морякахъ теперь уже не могла задерживать океанское развитіе ея морскихъ силъ, ибо, съ отходомъ парусного корабля въ область прошедшаго, упразднялись и парусники-моряки, замѣняясь ремесленниками: механикомъ, кочегаромъ и электротехникомъ, а въ нихъ недостатка въ Германіи не было. Такимъ образомъ, германскій флотъ прежнихъ временъ, бывши укомплектованъ людьми всевозможныхъ національностей, составлялъ силу безъ внутренней связи между собою, на которую поэтому нельзя было положиться въ серьезный моментъ, и, къ тому же, плохо дисциплинированную, главнымъ образомъ благодаря ея разноязычности. Теперь же германскій флотъ получилъ возможность стать истинно національной силой въ полномъ смыслѣ сего слова.

Что же касается матеріальной части новаго флота, то новый порядокъ вещей оказался также лишь въ пользу Германіи. Первое желѣзное судно, спущенное въ Германіи, — землечерпательная шаланда,—было построено еще въ 1841 году Фердинандомъ Шихау въ Эльбингѣ, гдѣ теперь находится одна изъ извѣстнѣйшихъ всему міру кораблестроительныхъ верфей для миноносцевъ. Вслѣдствіе же того, что примѣненіе желѣза и стали въ кораблестроеніи, мало-по-малу, стало всеобщимъ, то естественныя преимущества Германіи въ этомъ направленіи сдѣлали ея развитіе въ морскую державу, какъ въ коммерческомъ, такъ и въ военномъ отношеніи, все болѣе и болѣе вѣроятнымъ. Пароходная компанія

„Гамбургъ-Америка“ была основана 27 мая 1847 г.; три первыхъ парусныхъ корабля, съ которыми эта компанія начала свои операціи, положили основаніе тому громадному коммерческому флоту, который плаваетъ теперь подъ германскимъ флагомъ, и который самъ по себѣ оправдываетъ соотвѣтствующій ростъ и германскаго военнаго флота. Черезъ двадцать лѣтъ своего существованія германскій коммерческій флотъ уже вызвалъ созданіе „Германскаго Ллойда“,—учрежденія для классификаціи коммерческихъ судовъ, во главѣ котораго сталъ Августъ Бенъ. Такимъ образомъ, введеніе пара на судахъ обезпечило германскому флоту его личный составъ, а примѣненіе желѣза и стали въ судостроеніи явилось для этой страны прямо благодѣяніемъ, въ виду ея минеральныхъ богатствъ и врожденныхъ механическихъ способностей ея населенія, и, хотя въ первые дни своего существованія Императорскій Германскій Флотъ, въ томъ или другомъ отношеніи, былъ произведеніемъ рукъ, какъ Америки, такъ и разныхъ европейскихъ странъ,—но съ конца семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, онъ сталъ абсолютно самостоятельной и вполнѣ національной силой. Такимъ образомъ, замѣна искусства ремесломъ въ роли руководящей идеи мореплаванія оказалась спасительницею Германіи [1]).

Послѣ франко-прусской войны и смерти въ 1873 году Принца Адальберта, управленіе Императорскимъ Германскимъ Флотомъ было послѣдовательно ввѣряемо, сначала Генералъ-Лейтенанту von Stosch'у, а въ 1883 году Генералу von Caprivi.

---

[1]) Въ настоящее время въ Германіи не мало сторонниковъ такого мнѣнія, что съ тѣхъ поръ, какъ желѣзо и сталь сдѣлалисъ главными матеріалами для судостроенія, Англія должна потерять свое господство на моряхъ, ибо выдѣлка этихъ металловъ въ ней стала меньше, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ, или въ Германіи.

Оба они обратили свое особенное вниманіе на подготовку и тренировку личнаго состава. Современный отчетъ [2]), говоря о дѣятельности Генерала von Caprivi, выражается такимъ образомъ: „Онъ ввелъ во флотѣ такую систему, благодаря которой Германія въ состояніи вооружить свои корабли для кампаніи быстрѣе, нежели какая либо другая держава. Онъ сформировалъ учебную эскадру, которая, какъ практическая школа для матроса, кромѣ нашей учебной эскадры, не имѣетъ себѣ подобной. Онъ создалъ крейсерскую эскадру, которая даетъ возможность Германіи мечтать объ обладаніи колоніями. Въ концѣ концовъ, онъ поднялъ германскій флотъ, въ смыслѣ дѣеспособности, на такую высоту, что, во время маневровъ минувшаго лѣта, несмотря на то, что въ почти четырехмѣсячный срокъ ихъ продолжительности оперировало значительное число судовъ разнаго рода, не произошло ни одного случая, нарушившаго стройность назначенной программы. Если сравнить это обстоятельство съ числомъ различнаго рода несчастій, происшедшихъ на британской и французской эволюціонныхъ эскадрахъ въ настоящемъ году, то это абсолютное отсутствіе какихъ либо аварій у германскихъ судовъ, становится особенно знаменательнымъ“.

По отношенію къ качествамъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ германскаго флота, авторъ статьи относится съ неменьшей похвалой.

„Въ настоящее время“, пишетъ онъ, „нѣтъ флота съ лучшимъ составомъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Офицеры, почти безъ исключеній, представляютъ собой людей высокаго научнаго образованія, первоклассныхъ моряковъ и образцово дисциплинированы. Нижніе же чины имѣютъ от-

[2]) Газета „Times“ отъ 15 Октября 1888 года.

личную выправку, и, хотя большинство ихъ не природные моряки и родомъ изъ удаленныхъ отъ моря провинцій, тѣмъ не менѣе, въ морскомъ смыслѣ, во всѣхъ отношеніяхъ они нисколько не уступаютъ нашимъ матросамъ. Кто знакомъ со службой и работами, какъ на англійскихъ, такъ и на германскихъ военныхъ судахъ, нисколько не усумнится въ изложенномъ, а строгая, не предубѣжденная критика, по отношенію къ выправкѣ нижнихъ чиновъ, даже скорѣе опредѣлитъ преимущество на сторонѣ германскаго флота“ [3]).

Эти выдержки приведены мною лишь въ смыслѣ ихъ историческаго интереса, но при сравненіи силы британскаго флота съ флотами другихъ державъ и историческія справки такого рода полезны, особенно если ихъ сопоставить съ замѣченнымъ сравнительнымъ упадкомъ англійскаго флота, въ ближайшіе минувшіе годы и, именно, въ смыслѣ его личнаго состава. Правда, британскій флотъ—почтенное по возрасту учрежденіе, а германскій флотъ существуетъ лишь сорокъ лѣтъ, но который изъ этихъ двухъ флотовъ повысилъ свои качества съ 1888 года въ бо́льшей степени, это еще неизвѣстно. Мы знаемъ, что съ этихъ поръ нашъ флотъ сдѣлалъ огромные шаги впередъ, но нѣтъ никакихъ основаній полагать, что прогрессъ и германскаго

[3]) Личный составъ германскаго флота безпрерывно и постепенно возрастаетъ. Въ настоящее время въ немъ по спискамъ числится на дѣйствительной службѣ 5 адмираловъ, 11 вицеадмираловъ, 18 контръ-адмираловъ, всего 34 флагмана; 72 капитана 1 ранга, 32 капитана 2 ранга старшихъ и 132—младшихъ; 387 капитанъ-лейтенантовъ, 798 лейтенантовъ и мичмановъ, 417 гардемариновъ и 193 морскихъ кадета. Кромѣ того, на особыхъ обязанностяхъ имѣется на службѣ 2 отставныхъ контръ-адмирала, 10 отставныхъ капитановъ 1 ранга, 19 отставныхъ капитановъ 2 ранга и 7 отставныхъ капитанъ-лейтенантовъ; а на службѣ на складахъ боевыхъ припасовъ, въ портахъ и на различныхъ береговыхъ станціяхъ еще 45 отставныхъ капитанъ-лейтенантовъ и 81 отставной лейтенантъ. Общее число флотскихъ офицеровъ плавающаго состава теперь 1640 противъ 1470 въ минувшемъ году. Нижеприведенная

флота былъ меньше нашего; намъ кажется, наоборотъ, что съ тѣхъ поръ, какъ въ управленіи флотомъ этой страны не приходится больше считаться съ разными историческими и личными взглядами и преодолѣвать различныя препятствія, движеніе флота къ прогрессу должно бы быть еще

таблица даетъ полную численность личнаго состава германскаго флота въ 1907 году:

НАЗВАНІЯ ЧАСТЕЙ.	Офицеровъ.	Палубныхъ офицеровъ.	Кондукторовъ.	Нижнихъ чиновъ.	Юнгъ.	Всего въ 1907 г.	Прибавка сверхъ наличія 1906 г.
Флотскихъ офицеровъ . .	1587	—	—	—	—	1587	76
Унтеръ-офицеровъ	—	—	378	175	—	553	—
Офицеровъ-механиковъ .	295	—	—	—	—	295	26
Матросы, юнги, машинная команда, команды миноносцевъ	—	1607	8002	26809	1500	37918	2740
Морская артиллерія . . .	—	69	415	2781	—	3265	330
Морская пѣхота	50	—	191	1038	—	1279	5
Личный составъ обмундировочныхъ частей . .	—	—	25	200	—	225	—
Медицинская часть . . .	234	—	199	274	—	706	42
Артиллерійская администрація	78	103	60	—	—	241	12
Техническій и администр. составъ торпедн. части	49	112	48	—	—	209	10
Техническій и администр. составъ минной части .	22	35	55	—	—	112	20
Счетная часть	—	79	206	44	—	329	12
Гидрографія	—	28	—	—	—	28	—
Итого . . .	2315	2033	9579	31320	1500	46747	3273
		44432					

Къ сей таблицѣ слѣдуетъ еще добавить не включенныхъ въ нее 203 ревизора-чиновника на судахъ, что даетъ общую сумму въ 46950 человѣкъ, съ увеличеніемъ противъ того же состава въ 1906 году на 3296 человѣкъ.

Въ 1920 году къ списку прибавятся еще 2 адмирала или вице-адмирала, 7 контръ-адмираловъ, 49 капитановъ 1 ранга, 95 капитановъ 2 ранга, 262 капитанъ-лейтенанта и 1448 лейтенантовъ и мичмановъ, что подниметъ число флотскихъ офицеровъ до 2520

сильнѣе. Вопросъ этотъ, по необходимости, долженъ въ этомъ очеркѣ быть рѣшенъ путемъ подобнаго рода аргументовъ, ибо наилучшій способъ оцѣнки флотовъ сравненіемъ ихъ искусства въ стрѣльбѣ изъ орудій примѣненъ быть не можетъ, ибо даже Развѣдочное Отдѣленіе нашего Адмиралтейства не имѣетъ никакихъ свѣдѣній объ упражненіяхъ въ стрѣльбѣ Германскаго Активнаго Флота, а потому умаленіе его качествъ, основываясь на мнѣніяхъ по поводу его личнаго состава будутъ всегда имѣть лишь предположительный характеръ. Съ другой стороны два офицера нашего флота, близко знакомыхъ съ современнымъ состояніемъ германскаго флота, причемъ одинъ изъ нихъ скорѣе склоненъ къ уменьшенію его силы, чѣмъ къ преувеличеніямъ, сообщили автору сихъ строкъ, въ подлинныхъ выраженіяхъ, свое слѣдующее мнѣніе: „нѣтъ возможности дать индивидуальной дѣеспособности германскихъ боевыхъ судовъ такую оцѣнку, которая для нихъ оказалась бы черезчуръ высокою". Мнѣніе о преимуществахъ британскаго моряка передъ всѣми другими унаслѣдовано нами по традиціи со временъ Drake и Нельсона. Для людей, разсѣявшихъ Великую Армаду, конечно, всякій испанецъ былъ лишь „псомъ", а Нельсонъ оставилъ намъ въ наслѣдство оправданное имъ мнѣніе, что одинъ англичанинъ стоитъ трехъ французовъ. Безъ сомнѣнія въ то время были и реальныя причины, родившія подобныя изреченія, ибо тогда „здравый морской смыслъ" былъ главнымъ факторомъ побѣдъ, и могъ быть развитъ въ наисильнѣйшей степени лишь у островной расы. Но теперь наука явилась на смѣну морскому инстинкту, а Германія въ настоящее время является наиболѣе научною страною всего міра.

Позволяю себѣ нѣкоторое отвлеченіе отъ осно-

Англійскій линейный корабль „Dreadnought“

(Флагманскій корабль „Отечественнаго“ Флота)

Водоизмѣщеніе: 17,900 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: десять 12″ орудій.

Ему однотипны (съ нѣкоторыми улучшеніями) линейные корабли: „Bellerophon“, „Collingwood“, „Vanguard“, „St. Vincent“, „Superb“ и „Teméraire“

2486

вной мысли, которой посвящена настоящая глава, но считаю представляющійся мнѣ случай весьма подходящимъ дабы разсѣять нѣкоторыя весьма распространенныя иллюзіи.

Насколько было успѣшно управленіе Морскимъ Министерствомъ вышепоименованными двумя сухопутными генералами по отношенію къ личному составу германскаго флота, настолько оно было неудачно для его матеріальной части. Послѣ кампаніи, закончившейся битвой при Sadowa, Бисмаркъ, государственный геній котораго не могъ упустить изъ виду вопросовъ и морской обороны, составилъ планъ, въ программу котораго вошла постройка мореходнаго флота въ составѣ двадцати одного линейнаго корабля и двадцати бронированныхъ „фрегатовъ". Этотъ планъ долженъ былъ приводиться въ исполненіе въ зависимости отъ наличія кораблестроительныхъ средствъ страны, которыя могли бы для этой цѣли быть предоставлены въ распоряженіе Правительства. Но, съ назначеніемъ сухопутныхъ военачальниковъ къ управленію флотомъ, снова проявились на практикѣ старыя ложныя идеи. Von Stosch не могъ себѣ представить флота иначе, какъ сборищемъ плавучихъ фортовъ, расположенныхъ въ устьяхъ рѣкъ, на которыхъ находились растущіе коммерческіе центры Германіи. Это въ высшей степени превратное понятіе продолжало существовать и при управленіи генерала von Caprivi, хотя, въ общемъ, оно получило нѣсколько болѣе правильное направленіе. Постройка крупныхъ мореходныхъ судовъ за время его пребыванія во главѣ Министерства, такъ же, какъ и при его предшественникѣ, была совершенна пріостановлена, а изобрѣтеніе Шварцкопфомъ его самодвижущейся мины дало германскому флоту новое оружіе, годное для снабженія имъ мелкихъ судовъ, которыя для той

2486
ФИЛИАЛ Центральной ВМБ
БИБЛИОТЕКА Главного ...

роли прибрежной обороны, которой von Caprivi обрекъ весь флотъ, представляли собой все, что только ему было нужно. Минныя суда стали специальнымъ конькомъ этого генерала, и изъ минныхъ флотилій онъ создалъ весьма внушительную и прекрасно организованную силу. Онъ образовалъ отдѣльный департаментъ для инспекціи и развитія этого оружія, поставивъ во главѣ этого учрежденія Капитана перваго 1 ранга Tirpitz'а, которому черезъ нѣсколько лѣтъ суждено было впослѣдствіи самому быть Морскимъ Министромъ.

Взгляды von Caprivi нашли мало сторонниковъ въ числѣ германскихъ морскихъ офицеровъ того времени, которымъ мало улыбалась подчиненная сухопутью роль флота, приговореннаго къ ней ради узко-военно-сухопутнаго направленія Морского Министра. Онъ считалъ флотъ силой, предназначенной исключительно къ пассивной охранѣ крыльевъ и фланговъ армій, оперирующихъ на сухопутныхъ границахъ государства, и для этой цѣли, за время своего управленія, онъ снабдилъ флотъ, даже въ избыткѣ, исключительно канонерскими лодками, миноносцами и малыми быстроходными крейсерами.

И все это было сдѣлано, не смотря на тщетныя указанія „Синдиката недовольныхъ", что подобныя идеи абсурдны по стольку же, поскольку дикимъ было бы признано предложеніе вести сухопутную кампанію арміей, сформированной изъ одной лишь легкой кавалеріи; напрасны оказались и протесты наиболѣе опытныхъ морскихъ офицеровъ, Принца Генриха Прусскаго и даже самихъ Императоровъ. Идеи von Caprivi полностью отражали въ себѣ мнѣнія всей страны и поэтому ничто не могло измѣнить ихъ. Лишь съ восшествіемъ на престолъ Императора Вильгельма II, въ Іюнѣ 1888 года, германскій флотъ окончательно былъ избавленъ отъ

ярма подчиненія арміи, но когда этотъ фактъ колоссальной важности не только для Германіи, но и для всего міра, получилъ примѣненіе въ дѣйствительности, то узы, дотолѣ связывавшія развитіе германскаго флота были порваны съ такою силою, что въ короткій двадцатилѣтній періодъ времени послѣ этого событія, этотъ флотъ достигъ такого могущества, что, въ предвидѣніи грядущей опасности, приковалъ къ себѣ вниманіе всей британской націи. Въ настоящее время мы являемся свидѣтелями, хотя и не столь легко объяснимаго роста флота Соединенныхъ Штатовъ, подавляющаго превосходства японскихъ морскихъ силъ въ Тихомъ океанѣ, погруженія французскаго флота въ отталкивающій омутъ соціализма,—все это факты, которые мы также имѣемъ на глазахъ, но глубоко въ нихъ не вникаемъ. Германская же нація богата и могущественна, германская политика тверда и агрессивна, германскій флотъ сосредоточенъ близь нашихъ границъ. Прочіе факты намъ не менѣе интересны, но эти мы видимъ и понимаемъ ихъ.

II.

Развитіе германской морской силы.

Съ восшествіемъ на престолъ Императора Вильгельма II для германскаго флота наступила новая эра. Императоръ съ дѣтства сильно интересовался морскимъ дѣломъ. William IV, нашъ „Принцъ-морякъ“ подарилъ своему прадѣду модель-фрегатъ „Royal Louise“, однотипный съ моделью-фрегатомъ „Royal Adelaide“, съ которымъ столько нашихъ

Принцевъ забавлялось на Virginia Water. Будучи мальчикомъ, Вильгельмъ II также часто упражнялся въ маневрированіи фрегата „Royal Louise“ на Потсдамскомъ озерѣ. Это влеченіе, зарожденное, такимъ образомъ, быстро развилось. До своего вступленія на престолъ, онъ близко ознакомился съ морскими вопросами Германіи, проводя много времени въ военныхъ портахъ въ Килѣ и Вильгельмсгавенѣ и часто бесѣдуя съ высшими морскими офицерами. Воспринявъ болѣе широкіе взгляды, нежели сухопутные администраторы, на то, что флотъ способенъ выполнить, онъ пришелъ къ заключенію, что германскій флотъ не долженъ болѣе оставаться лишь оборонительною и второстепенною частью вооруженныхъ силъ Имперіи, а быть въ состояніи, въ случаѣ надобности, къ мощнымъ, наступательнымъ дѣйствіямъ въ открытомъ морѣ. Къ тому же времени національный коммерческій флотъ съ зачаточнаго своего состоянія, описаннаго въ предыдущей главѣ, возросъ до третьяго въ числѣ коммерческихъ флотовъ міра, изъ чего Императору ясно была видна вся тщетность стремленій обезпечить его защиту посредствомъ судовъ береговой обороны, канонерскихъ лодокъ и миноносцевъ. Онъ понялъ, въ чемъ была основная причина неправильной морской политики Германіи, задерживавшей развитіе ея морскихъ силъ съ самаго ихъ возрожденія, и одною изъ первыхъ принятыхъ имъ мѣръ послѣ восшествія на престолъ, было устраненіе сухопутнаго военнаго элемента отъ управленія Морскимъ Министерствомъ, и генералъ von Caprivi былъ смѣненъ Вице-Адмираломъ Графомъ von Monts. Въ первый разъ морякъ оказался въ главѣ Императорскаго Германскаго флота.

Но von Monts не долго занималъ этотъ постъ, скончавшись лишь черезъ нѣсколько недѣль послѣ

этого назначенія. Преемникомъ его былъ тогда назначенъ адмиралъ Hollmann. Приказомъ по Кабинету Его Величества отъ 30 Марта 1889 года все управленіе флотомъ было кореннымъ образомъ реорганизовано. Высшее командованіе флотомъ было совершенно отдѣлено отъ администраціи, составившей Морское Министерство со Статсъ-Секретаремъ, изъ высшихъ морскихъ чиновъ, во главѣ его, состоящемъ, въ свою очередь, въ подчиненіи Государственному Канцлеру. Былъ созданъ Морской Генеральный Штабъ съ Адмираломъ von der Goltz во главѣ его.

По выполненіи этихъ и прочихъ реформъ организаціоннаго характера и когда вновь созданная административная машина Морского Вѣдомства стала стройно работать, Императоръ направилъ свою кипучую энергію на обезпеченіе Имперіи флота, который позволилъ бы ей занять внушительное положеніе въ открытомъ морѣ. Морское Вѣдомство прониклось новымъ духомъ, выражая свое презрѣніе къ роли прибрежной обороны, на которую германскій флотъ былъ обрекаемъ цѣлымъ послѣдовательнымъ рядомъ сухопутнымъ военачальниковъ, стоявшихъ во главѣ его; хотя пока еще не было и мысли о соревнованіи на морѣ съ Англіей или Франціей но рѣшено было, что морскія силы Германіи должны быть значительнѣе флотовъ второстепенныхъ морскихъ державъ—Россіи, Италіи, Австріи и Испаніи. Исходя изъ этихъ соображеній, Адмиралъ Hollmann внесъ въ Рейхстагъ законопроэктъ объ ассигнованіи суммы въ £. 10,000,000 на постройку десяти мореходныхъ броненосцевъ, двѣнадцати броненосныхъ канонерскихъ лодокъ и нѣкотораго числа мелкихъ судовъ, но депутаты, все еще погрязшіе въ идеяхъ сухопутнаго превосходства, оказали энергичный отпоръ

внесенному предложенію. Дебаты въ Рейхстагѣ по этому вопросу были продолжительны и жестоки, но краснорѣчію представителей Правительства удалось добиться ассигнованія суммъ на постройку только пяти броненосцевъ и трехъ малыхъ крейсеровъ.

Еще задолго до того, что несговорчивый Рейхстагъ пошелъ на этотъ компромиссъ, Императоръ понялъ, что ему ничего нельзя будетъ достигнуть, пока онъ для поддержки не будетъ имѣть должнымъ образомъ направленное общественное мнѣніе на своей сторонѣ. Не прошло и трехъ лѣтъ его царствованія, какъ миноносцы періодически стали подниматься вверхъ по германскимъ рѣкамъ, для показа жителямъ городовъ, удаленныхъ отъ моря; въ разныхъ городахъ стали читаться публичныя лекціи съ демонстраціями моделей военныхъ судовъ и сравнительными таблицами, показывавшими слабость германскаго флота, какъ числомъ боевыхъ судовъ, такъ и элементами отдѣльныхъ кораблей. Посѣщались эти лекціи тысячами народа, который до того не имѣлъ никакого представленія о томъ, что такое военный корабль, и для какой цѣли нуженъ для Германіи флотъ. Но что самое главное, Императоръ заручился сотрудничествомъ значительнаго числа профессіональныхъ писателей, которые день за днемъ стали помѣщать въ германской прессѣ статьи о морскихъ нуждахъ Германіи и о несоотвѣтствующей имъ слабости германскаго флота. Постепенно, такимъ образомъ, передъ глазами народа открывался новый горизонтъ, сулившій блестящую будущность колоніальной Имперіи съ процвѣтающимъ коммерческимъ флотомъ и съ твердо установившимся положеніемъ въ ряду самыхъ передовыхъ морскихъ державъ всего свѣта.

Методы эти, какъ и идеи были совершенно

новы для Германіи, но непоколебимая рѣшимость Императора и достойная удивленія его энергія, съ которой онъ преслѣдовалъ свои цѣли, дали такіе результаты, о возможности которыхъ никто не могъ бы и мечтать десять лѣтъ передъ тѣмъ. Германскій флотъ росъ по мѣрѣ того, какъ подвигалось впередъ воспитаніе общественнаго мнѣнія страны; прогрессированіе же того и другого стало особенно замѣтно съ основаніемъ 30 апрѣля 1898 года Германской Морской Лиги (Deutscher-Flotten-Verein).

Годъ передъ тѣмъ, въ 1897 году, адмиралъ Hollmann, удрученный своею неудачею при проведеніи въ Рейхстагѣ перваго закона о флотѣ, ушелъ въ отставку, а на его мѣсто былъ назначенъ контръ-адмиралъ Tirpitz (нынѣ адмиралъ von Tirpitz, который при генералѣ von Caprivi управлялъ Департаментомъ Миннаго Дѣла. Нельзя было сдѣлать лучшаго выбора. Онъ не только обладалъ выдающимся ораторскимъ талантомъ, располагавшимъ депутатовъ Рейхстага въ его пользу, искреннимъ и повелительнымъ тономъ его рѣчей, но и въ пріемахъ для обращенія общественнаго мнѣнія въ пользу флота онъ даже превзошелъ самого Императора Вильгельма II. Не пробывъ на мѣстѣ Статсъ-Секретаря Морского Министерства и двѣнадцати мѣсяцевъ, онъ добился утвержденія Рейхстагомъ закона, по которому германскій флотъ къ 1903 г. долженъ былъ состоять изъ девятнадцати линейныхъ кораблей, восьми броненосцевъ береговой обороны, двѣнадцати броненосныхъ крейсеровъ и тридцати бронепалубныхъ крейсеровъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ провелъ законодательнымъ порядкомъ, что линейные корабли и броненосцы береговой обороны имѣютъ предѣльнымъ возрастомъ двадцать пять лѣтъ, броненосные крейсера—двадцать лѣтъ, легкіе бронепалубные крейсера — пятнадцать, а миноносцы

двѣнадцать лѣтъ, причемъ, по истеченіи приведенныхъ сроковъ суда эти исключаются изъ списковъ и должны быть замѣнены новыми. Успѣхъ новаго Министра былъ великъ, но впереди были его дѣла еще бóльшія.

Германская Морская Лига, основанная, какъ сказано выше, въ апрѣлѣ 1898 года, въ началѣ своего существованія имѣла мало успѣха, и къ концу перваго года своего существованія насчитывала лишь 835 членовъ во всей Германіи; дѣло это хотя двигалось впередъ, но медленно, пока не случилось одного факта, который, не только далъ этому учрежденію страшный импульсъ, но совершенно измѣнилъ его характеръ. До возникновенія Южно-Африканской войны всѣ пріемы Лиги были сдержаны, миролюбивы и, во всѣхъ отношеніяхъ заурядны, но послѣ этого момента, благодаря горькимъ упрекамъ Императора по адресу германскаго народа, дѣятельность ея приняла крайне аггрессивный и воинственный характеръ. До 1899 года никто въ Германіи, даже изъ числа наиболѣе ярыхъ приверженцевъ усиленія флота, не мечталъ о возможности для своей страны, по силѣ ея флота, подняться значительно выше второстепенныхъ морскихъ державъ, но съ этого времени Англія является единственной страной, которая берется для подобныхъ сравненій. Эта перемѣна фронта произошла съ головокружительной быстротой. Военныя дѣйствія въ Южной Африкѣ начались 11 октября 1899 года, а недѣлю спустя Германскій Императоръ произнесъ горячую рѣчь, идеи которой и стали основаніемъ агитаціи Германской Морской Лиги.

„Мы страшно нуждаемся въ сильномъ Германскомъ флотѣ“, говорилъ онъ. „Если бы въ усиленіи его въ первые годы Моего царствованія не было мнѣ постоянно отказываемо, несмотря на постоян-

ныя Мои представленія и предупрежденія, въ сколь отличной отъ настоящаго положенія вещей степени мы были бы теперь для дальнѣйшаго развитія нашей цвѣтущей торговли и заокеанскихъ интересовъ".

У Англіи руки были связаны, а Германія, ради неимѣнія достаточно сильнаго флота, принуждена была праздно смотрѣть на это сложа руки. Поскольку положеніе Германіи, дѣйствительно было обидное, постольку и слова Императора были весьма знаменательны.

Эффектъ отъ этого заявленія былъ прямо магическій. Оно поддало столько жару Германской Морской Лигѣ, что она повела новую упорную кампанію, проповѣдуя о преимуществахъ нападенія передъ обороной и приводя вновь открытый аргументъ, что британскій флотъ имѣетъ главною своею цѣлью повергнуть во прахъ всѣ морскіе помыслы Германіи, какъ однажды, пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ, Англіей это уже было сдѣлано. Въ короткій срокъ число членовъ Лиги возросло до 200,000, и подъ давленіемъ общественнаго мнѣнія. ясно характеризуемаго приведенной цифрой, въ 1900 г. былъ успѣшно проведенъ въ Рейхстагѣ новый законопроэктъ о флотѣ и сталъ закономъ, превзошедшимъ програму закона 1898 года, ибо по нему, къ 1920 году Императорскій германскій флотъ долженъ былъ быть слѣдующаго состава:

38 линейныхъ кораблей,
14 броненосныхъ крейсеровъ,
34 легкихъ бронепалубныхъ крейсеровъ, и
96 эскадренныхъ миноносцевъ.

Эти силы должны были быть расположены слѣдующимъ образомъ: въ отечественныхъ водахъ должны быть сосредоточены двѣ двойныхъ эскадры по 17 линейныхъ кораблей въ каждой; къ каждой изъ

этихъ двойныхъ эскадръ должны были быть приписаны по 4 броненосныхъ и по 12 бронепалубныхъ крейсеровъ и по 40 эскадренныхъ миноносцевъ. Оставшiеся же 4 линейныхъ корабля, 3 броненосныхъ крейсера и 16 эскадренныхъ миноносцевъ подлежатъ содержанiю въ резервѣ. Для заграничнаго плаванiя отдѣляются 3 броненосныхъ и 10 легкихъ крейсеровъ. Такимъ образомъ, морскiя силы Германiи, опредѣленныя закономъ 1898 года, этимъ новымъ закономъ болѣе чѣмъ удвоились.

Но не менѣе такого усиленiя флота заслуживаютъ серьезнаго вниманiя и тѣ политическiе взгляды, которые приведены въ объяснительной запискѣ, приложенной къ законопроекту о флотѣ 1900 г. Эта записка много разъ цитировалась и подвергалась различнымъ обсужденiямъ, но истинный ея смыслъ еще ни разу не былъ полностью охваченъ. Въ важнѣйшей части этой записки говорится слѣдующее:

„При существующихъ обстоятельствахъ, имѣя въ виду защиту морской торговли Германiи и ея колонiй, единственнымъ къ тому средствомъ для Германiи представляется имѣть флотъ такой силы, чтобы и для самой могущественной морской державы война съ нами была бы сопряжена съ рискомъ подвергнуть опасности свое господство на морѣ. Для этой цѣли нѣтъ абсолютной необходимости для Германiи имѣть флотъ, равносильный флоту сильнѣйшей морской державы, ибо эта страна никогда не будетъ въ состоянiи сосредоточить всѣ свои морскiя силы противъ насъ. Если бы даже ей удалось выставить противъ насъ превосходныя силы, то одержанiе верха надъ сильнымъ германскимъ флотомъ, несмотря на выигранную побѣду, настолько значительно ослабило бы нашего про-

тивника, что его господство на морѣ оказалось бы необезпеченнымъ достаточными морскими силами".

Еще не всѣ сознаютъ, что подобный планъ есть ничто иное, какъ стремленіе нарушить ту систему, которой, по крайней мѣрѣ, въ продолженіе тридцати лѣтъ придерживались всѣ политическія партіи Англіи для опредѣленія минимума необходимыхъ для насъ морскихъ силъ. Эта система состоитъ въ томъ, что британскій флотъ по своему составу долженъ быть равносиленъ флотамъ коалиціи любыхъ двухъ морскихъ державъ съ прибавкою 10% на могущія быть случайности; вышеприведенная же выдержка изъ объяснительной записки къ германскому законопроэкту о флотѣ 1900 года ясно выражаетъ, что Германія склонна къ созданію флота такой силы, чтобы вмѣстѣ съ флотомъ какой либо другой страны превзойти размѣры нашего флота. Смыслъ этого весьма ясенъ. Въ случаѣ вооруженнаго столкновенія морскихъ силъ, укомплектованныхъ равноцѣннымъ личнымъ составомъ, что и имѣетъ мѣсто для англійскаго и германскаго флотовъ, матеріальныя потери обоихъ противниковъ будутъ примѣрно одинаковыхъ размѣровъ. Поэтому, если произойдетъ бой между превосходными силами британскаго флота и всѣмъ германскимъ флотомъ, то, допустивъ полное уничтоженіе германскаго флота, слѣдуетъ предполагать, что и соотвѣтствующая ему часть англійскихъ силъ погибнетъ въ этомъ столкновеніи. Разсчитывая на подобный исходъ, или вѣрнѣе сказать — разсчитывавъ въ 1900 г., — Германія далеко не столь скромна теперь, — эта страна и намѣревается имѣть такой силы флотъ, чтобы, въ случаѣ, если бы онъ даже былъ уничтоженъ нашимъ флотомъ совершенно, то эта побѣда стоила бы британскому флоту возможности послѣ нея оказаться на милости флота любой другой единичной дер-

жавы, или, другими словами, комбинація германскаго флота съ флотомъ другой державы должна создать морскія силы, столкновеніе съ которыми было бы не подъ силу всему нашему флоту.

Поскольку Германія въ настоящее время подвинулась впередъ въ выполненіи своихъ плановъ, будетъ изложено въ слѣдующей главѣ; теперь же можно констатировать много признаковъ къ тому, что едва ли эта страна считаетъ себя удовлетворенной политикой столь широко опирающейся на содѣйствіе третьей державы въ разсматриваемомъ конфликтѣ. Въ 1900 году Рейхстагъ вычеркнулъ изъ законопроэкта въ его первоначальномъ видѣ постройку еще шести броненосныхъ и семи легкихъ крейсеровъ, но въ 1906 году эти корабли снова были включены въ программу, пройдя санкцію законодательныхъ учрежденій, причемъ еще вмѣсто малыхъ судовъ, имѣвшихся въ программѣ, Рейхстагомъ была утверждена постройка семи новыхъ дивизій эскадренныхъ миноносцевъ, сорока двухъ общимъ числомъ. Осенью же минувшаго 1907 года было испрошено и утверждено Рейхстагомъ новое добавочное къ законамъ 1900 и 1906 годовъ ассигнованіе на постройку судовъ флота. Хотя этимъ новымъ ассигнованіемъ численный составъ броненосныхъ судовъ германскаго флота и не предполагается увеличить, но за то значительно усиливается его боевая сила. Согласно утвержденной предыдущими законами программѣ судостроенія, предполагалось за періодъ времени съ 1908-го по 1911-й годъ ежегодно закладывать по три крупныхъ броненосныхъ судна, по два линейныхъ корабля улучшеннаго типа броненосца „Dreadnought“ и по одному большому броненосному крейсеру; съ 1911 же года лишь по одному линейному кораблю и по одному броненосному крейсеру каждый годъ. Такая

программа была составлена базируясь на опредѣленномъ закономъ 1900 года предѣльномъ возрастѣ для судовъ этихъ классовъ въ двадцать пять лѣтъ. Закономъ же минувшаго года этотъ возрастъ уменьшенъ до двадцати лѣтъ, что вызываетъ въ ближайшіе четыре года значительное расширеніе программы судостроенія, по сравненію съ утвержденной ранѣе.

Вмѣсто трехъ броненосныхъ судовъ, Германія теперь будетъ ихъ закладывать по четыре ежегодно, то есть какъ разъ то число, которое въ 1905 году Британское Адмиралтейство для насъ признало необходимымъ для сохраненія нашего положенія по отношенію къ флотамъ иностранныхъ державъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что съ 1905 года, вмѣсто двѣнадцати подлежавшихъ, по принятой системѣ, закладкѣ броненосныхъ кораблей, мы начали постройкой лишь девять.

Результаты послѣдняго дополнительнаго къ закону 1900 года ассигнованія были сильно преувеличены въ нашей странѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что новая программа дастъ Германіи къ 1914 году на четыре новыхъ броненосныхъ корабля болѣе, чѣмъ по первоначальнымъ расчетамъ, но къ 1920 году, когда вся программа будетъ выполнена, численный составъ германскаго флота будетъ тотъ же, какой предполагался и ранѣе. Тѣмъ не менѣе, конечно, флотъ этотъ будетъ сильнѣе, путемъ замѣны устарѣвшихъ кораблей въ болѣе ранній срокъ. Такъ, напримѣръ, пять броненосцевъ класса „Kaiser“, которые были заложены въ періодъ времени съ 1895-го по 1898-й годъ, согласно закона 1900 года, въ 1917 году должны были находиться въ строю еще отъ трехъ до шести лѣтъ, тогда какъ при двадцатилѣтнемъ предѣльномъ возрастѣ, эти суда съ 1915-го по 1918-й годъ будутъ замѣнены кораблями новѣйшаго типа. Закономъ 1907 года отпу-

щена также извѣстная сумма на постройку флотиліи подводныхъ лодокъ.

Между прочимъ, признано, что черезъ три или четыре года предстоитъ дальнѣйшее добавочное усиленіе программы судостроенія германскаго флота. Во первыхъ, весьма мало вѣроятно, чтобы Германія, строя ежегодно, за періодъ съ 1908-го по 1911 годъ, по четыре новыхъ броненосныхъ корабля, затѣмъ добровольно сократила бы свое судостроеніе, закладывая, согласно программѣ 1900 г., лишь по два корабля за время съ 1912-го по 1917-й годъ (три судна въ 1912 году); во-вторыхъ же, постепенно усиливающаяся Германская Морская Лига и возрастающая настойчивость и размѣры ея требованій даютъ всѣ основанія полагать, что не позже, какъ черезъ пять лѣтъ, Германія предприметъ новую явную попытку къ достиженію равенства съ Англіей въ боевыхъ судахъ новѣйшаго типа.

Все, что ей необходимо для этой цѣли, есть ничто иное, какъ достаточная поддержка сильнаго общественнаго мнѣнія, выразителемъ котораго въ данномъ случаѣ является Германская Морская Лига, усиливающаяся съ каждымъ днемъ. Когда былъ внесенъ въ Рейхстагъ законопроектъ 1900 года, Лига состояла изъ 246,967 членовъ; новое же направленіе соревнованія съ Англіей нашло такое сильное сочувствіе по всей Германіи и, помощью пропаганды, такъ энергично было поддержано Лигою, что уже въ концѣ слѣдующаго года въ ней насчитывалось 566,848 членовъ. Въ 1902 году распространились первые слухи объ образованіи отдѣльнаго англійскаго флота для Нѣмецкаго моря, и Германская Морская Лига извлекла изъ нихъ всю возможную пользу. Милліоны воззваній были отпечатаны и сотни публичныхъ лекцій были про-

читаны во всѣхъ концахъ Имперіи по сему поводу, указывая на новую угрозу безопасности Германіи, которую эта мѣра со стороны Англіи собой выражаетъ. Единственное желаніе Англіи, разъяснила Лига,—это уничтоженіе Императорскаго Германскаго Флота, ранѣе, нежели онъ достигъ внушительныхъ размѣровъ. Англійскій флотъ сосредоточивается въ Нѣмецкомъ морѣ, чтобы имѣть возможность быстро и внезапно напасть на слабѣйшій флотъ Фатерланда. Дѣйствительно обоснованіе „Отечественнаго Флота“ („Home-Fleet“) въ Nore (устье Темзы), начавшееся въ 1907 году дало дальнѣйшій импульсъ этой кампаніи, такъ что на послѣднемъ ежегодномъ съѣздѣ Германская Морская Лига состояла изъ числа членовъ лишь немногими тысячами не достигающаго милліона.

Значеніе приведенныхъ цифръ никоимъ образомъ не является преувеличеннымъ, особенно если ихъ сопоставить съ жалкимъ числомъ въ 20.000, представляющимъ собою наличіе членовъ Британской Морской Лиги. Вышеприведенныя цифры ясно указываютъ на то, что нація твердо рѣшила добиться морского могущества во что бы то ни стало. Когда Императоръ Вильгельмъ II вступилъ на престолъ, то его народъ былъ, въ полномъ смыслѣ слова, неучемъ въ отношеніи всего, что касалось моря; въ короткій десятилѣтній срокъ Морская Лига не только ознакомила его съ военно-морской исторіей и съ особенностями различныхъ типовъ судовъ, входящихъ въ составъ боевого флота, но и внушила всей націи твердое убѣжденіе, что если развитію Германіи суждено безпрепятственно слѣдовать тѣмъ путемъ, котораго оно держалось съ 1871 года, то наличіе флота „способнаго къ борьбѣ съ возможнымъ наиболѣе опаснымъ противникомъ“ [1])

[1]) Рѣчь Tirpitz'a въ Рейхстагѣ въ 1900 году.

является безусловно необходимымъ. „Угрожающее" преимущество англійскихъ морскихъ силъ явилось въ роли рычага для усиленія германскаго флота, и постоянное повтореніе этой идеи въ безчисленныхъ рѣчахъ, воззваніяхъ и газетныхъ статьяхъ создало извѣстное основаніе для общественнаго мнѣнія, которое, какъ исторія это постоянно указываетъ, при малѣйшей провокаціи весьма склонно совершенно вырваться изъ рукъ и стать уже внѣ контроля лицъ, оказывавшихъ на него свое вліяніе. Правда, тотъ фактъ, что Германская Морская Лига, въ значительной степени инспирируется Германскимъ Правительствомъ, есть фактъ до нѣкоторой степени успокоительнаго характера. Всѣ мѣры, конечно, примѣнимы на войнѣ и, даже, въ той безкровной морской борьбѣ, которую, за послѣднія два десятилѣтія, западныя державы ведутъ между собою, но общественное мнѣніе—опасная игрушка, и Германіи надлежитъ быть осторожнѣе, дабы не убѣдить не только самое себя, но, и Англію, что она имѣетъ намѣреніе быстрымъ и неожиданнымъ ударомъ завладѣть трезубцемъ абсолютнаго морского владычества [5]). Что Англія рано или поздно придетъ къ этому убѣжденію, весьма вѣроятно; и выполненіе задачи обезпеченія за собой господства на моряхъ Владычицѣ Морей гораздо легче до 1920 года, нежели позже.

Англофобское направленіе проявляется не только въ рѣчахъ государственныхъ дѣятелей Германской Имперіи или въ полу-оффиціальной печати Гер-

---

[5]) Въ своей рѣчи въ Кельнѣ 4 Апрѣля 1897 года Императоръ Вильгельмъ сказалъ слѣдующее: „Нептунъ съ его трезубцемъ служитъ для насъ символомъ того, что, со времени созданія Имперіи, на насъ легло исполненіе новыхъ обязанностей. Повсемѣстно мы должны охранять германскихъ подданныхъ, вездѣ мы обязаны защищать честь Германіи. Этотъ трезубецъ долженъ быть въ нашихъ рукахъ".

Германскій линейный корабль „Kaiser Wilhelm II“

Водоизмѣщеніе 11,150 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 9",4, восемнадцать 5",9

Ему однотипны линейные корабли: „Kaiser Friedrich III“, „Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Kaiser Karl der Grosse“ и „Kaiser Barbarossa“

манской Морской Лиги и въ „инспирированныхъ“ статьяхъ прессы, но имъ прониклась любая школа германской политической мысли до такой степени, что еще недавно одинъ изъ наиболѣе извѣстныхъ лидеровъ германскихъ соціалистовъ сообщилъ автору сей книги, что „принимая во вниманіе феноменальные размѣры, до которыхъ возрасли ея морскіе интересы, Германія болѣе не можетъ допускать, чтобы ея положеніе на морѣ зависѣло отъ доброй воли Англіи“. Покойный Карлъ Блиндъ, лишь два года тому назадъ писалъ, что „если въ Германіи установится республиканскій образъ правленія, то, тѣмъ не менѣе, ея морская политика останется та же, что и теперь“; въ Декабрѣ же 1899 года, когда англофобія въ Германіи достигла своего апогея, то журналъ „Sozialistische Monatshefte“, органъ германской рабочей партіи выражаетъ ея идеалы въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Чтобы Германія была бы вооружена съ головы до ногъ и владѣла сильнымъ флотомъ, представляется вопросомъ крайней важности для нашего рабочаго люда. Все, что приноситъ убытокъ нашему экспорту, вредитъ и ему, а потому наши рабочіе должны питать живѣйшій интересъ къ обезпеченію цвѣтущаго состоянія нашей вывозной торговли, будь то достигнуто хотя бы посредствомъ оружія. Вслѣдствіе своего развитія, Германія, можетъ быть, будетъ принуждена защищать достигнутое ею положеніе съ оружіемъ въ рукахъ. Только тотъ кто находится подъ защитою своихъ пушекъ, можетъ владѣть рынками, въ борьбѣ же за рынки для германскихъ рабочихъ не можетъ быть другого выбора: или погибнуть, или пробиться къ нимъ съ мечемъ въ рукахъ“.

Урокъ достигъ своей цѣли, и, въ настоящее время, кассы рабочихъ организацій въ Германіи

являются подписчиками въ пользу фондовъ Германской Морской Лиги.

Между крайними партіями Имперіализма и Соціализма находится партія Либераловъ, но, по отношенію къ морской политикѣ, и она ни на-волосъ не отличается отъ нихъ своимъ мнѣніемъ. На съѣздѣ этой партіи въ Октябрѣ 1903 года, Herr Bassermann, ея лидеръ въ Рейхстагѣ, выразился слѣдующимъ образомъ: „По отношенію къ Англіи мы должны быть хладнокровны. Пока у насъ нѣтъ сильнаго флота, было бы ошибкою позволить себѣ увлечься враждебною политикою къ этой странѣ“. Въ значеніи фразы—„пока у насъ нѣтъ сильнаго флота“ не можетъ быть никакихъ сомнѣній. Оно подходитъ хорошо и къ изложеннымъ выше упрекамъ націи изъ устъ самого Императора. „Я не смѣю“ должно ждать, пока явится возможность замѣнить эту фразу властнымъ „Я хочу“.

Молодому морскому инстинкту и стремленіямъ въ этомъ направленіи германскаго общества служило пищей также и безчисленное количество книгъ, основной темой которыхъ была предполагаемая война съ Англіей. Въ числѣ такого рода изданій, полныхъ самыхъ невѣроятныхъ и сказочныхъ выдумокъ, какъ напримѣръ книга „Die Abrechnung mit England“, въ которой германскій флотъ послѣдовательно уничтожаетъ военные флоты Японіи, Англіи и Соединенныхъ Штатовъ и затѣмъ, въ видѣ контрибуціи, забираетъ для своей родины всѣ ихъ колоніи, есть и весьма солидные труды, преимущественно отставныхъ офицеровъ германскаго флота. Въ числѣ сихъ послѣднихъ нельзя не отмѣтить книгу, написанную адмираломъ von der Goltz, бывшимъ начальникомъ Морского Генеральнаго Штаба и наиболѣе вліятельнымъ литераторомъ на морскія темы изъ работавшихъ подъ эгидою самого Импе-

ратора Вильгельма; Поэтому будетъ не безинтересно привести здѣсь нѣкоторыя выдержки изъ этой книги.

„Позволимъ себѣ“, говоритъ онъ, „разсмотрѣть случай войны съ Англіей. Несмотря на то, что многіе думаютъ по сему вопросу, нѣтъ никакихъ основаній предполагать полную невозможность подобной войны, особенно принимая во вниманіе враждебныя чувства, питаемыя нашей страной по отношенію къ Англіи и тѣ чувства, которыя существуютъ въ Англіи противъ всѣхъ континентальныхъ державъ, а Германіи, въ числѣ ихъ, въ особенности. Эти мысли представляютъ собою не шовинистическія преувеличенія, но общественное мнѣніе всей Великобританіи, съ завистью относящейся къ нашему коммерческому развитію. Стоитъ только Англіи потерять ея преимущественное коммерческое вліяніе на моряхъ, паденіе ея военно-морского господства становится лишь вопросомъ времени, и Англія, хотя и инстиктивно, но сознаетъ справедливость этой дилеммы. Конечно, Британское Правительство употребитъ всѣ усилія, чтобы предупредить бурное проявленіе подобныхъ чувствъ, но неизвѣстно, какъ долго это будетъ ему удаваться. Насиліе становится правомъ народа, боящагося за свое существованіе.

Общее мнѣніе, господствующее въ нашей странѣ, выражается въ убѣжденіи, что противиться Англіи на морѣ для насъ совершенно невозможно, и что всѣ наши усилія создать могущественный военный флотъ совершенно безполезны. Пора вырвать съ корнемъ и отбросить этотъ дѣтскій страхъ, задерживающій все наше развитіе.

Въ настоящій моментъ (въ 1900 году) мы, дѣйствительно, являемся почти беззащитными по отношенію къ Англіи, но теперь мы начинаемъ

обзаводиться такого рода оружіемъ, которое можетъ оказать великую пользу государственнымъ интересамъ нашей родины, и наши шансы на успѣхъ въ случаѣ войны съ Англіей возрастаютъ съ каждымъ днемъ. Подавляющія въ настоящее время морскія силы Великобританіи будутъ, вѣроятно, значительными и въ будущемъ, но эта страна принуждена имѣть ихъ разсѣянными по всему свѣту. Безъ сомнѣнія, въ случаѣ войны въ отечественныхъ водахъ, большая часть ея заграничныхъ эскадръ будетъ стянута къ нимъ, но нельзя учитывать и того, что на это потребно все же нѣкоторое время, и что не всѣ заморскія станціи могутъ быть покинуты ихъ морскими силами. Съ другой же стороны, германскій флотъ, хотя и значительно меньшій, можетъ оставаться всегда сосредоточеннымъ въ европейскихъ водахъ. Съ предстоящимъ его усиленіемъ, онъ, по своей силѣ, будетъ въ состояніи равняться съ обычными британскими морскими силами, находящимися въ отечественныхъ водахъ“ (въ то время лишь флотъ Канала), „но не слѣдуетъ забывать и того, что численный составъ силъ на морѣ не имѣетъ такого рѣшающаго значенія, какъ въ сухопутныхъ операціяхъ. Численный недостатокъ на морѣ можетъ быть компенсированъ большей дѣеспособностью и превосходствомъ матеріальной части и лучшими способностями и дисциплиною личнаго состава. Тщательная подготовка флота, позволяющая болѣе быструю мобилизацію съ началомъ войны, можетъ дать временное превосходство и слабѣйшему противнику“.

Лишь восемь лѣтъ прошло съ того времени, какъ эти строки были написаны, а во взаимномъ распредѣленіи морскихъ силъ этихъ двухъ странъ произошли совершенно неравномѣрныя измѣненія. Въ 1900 году въ германскомъ флотѣ насчитыва-

лось лишь четырнадцать линейныхъ кораблей, въ то время какъ Англія имѣла ихъ сорокъ семь. Теперь же общее число этого класса судовъ во флотѣ первой—двадцать четыре, а у насъ—пятьдесятъ три, что указываетъ, что наши морскія силы возрасли за этотъ періодъ времени на 13%, а германскія на 71%. Но, съ другой стороны, то распредѣленіе нашихъ морскихъ силъ по различнымъ морскимъ станціямъ, на которое столь расчитываютъ адмиралъ von der Goltz въ своей книгѣ и Императоръ Вильгельмъ въ объяснительной запискѣ къ законопроэкту о флотѣ 1900 года, болѣе уже не существуетъ. Кромѣ шести линейныхъ кораблей, оставшихся въ Средиземномъ морѣ, все наличіе этого класса судовъ въ нашемъ флотѣ сосредоточено теперь въ отечественныхъ водахъ; хотя, все же остается спорнымъ вопросомъ, слѣдуетъ ли считать болѣе раціональнымъ нахожденіе англійскихъ судовъ въ полной кампаніи, хотя и за десятокъ тысячъ миль отъ нашихъ родныхъ береговъ, или же признать за лучшее плаваніе лишь основныхъ судовъ резервныхъ формацій съ необученными командами и, какъ-разъ въ районѣ, наиболѣе подвергнутомъ опасности нападенія. Во всякомъ случаѣ, та агитація, посредствомъ которой былъ созданъ внушительный германскій военный флотъ настоящаго времени, не осталась безъ вліянія на британскую морскую политику и организацію англійскихъ морскихъ силъ, и теперь позволительно сомнѣваться, находится ли, во всякомъ случаѣ лишь на бумагѣ, германскій флотъ теперь въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ по отношенію къ морской кампаніи противъ Англіи, нежели то было въ 1900 году.

Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ признать, что развитіе Германіи далеко еще не достигло своего

апогея. Первымъ фазисомъ этого развитія слѣдуетъ считать тотъ моментъ, когда Пруссія обезпечила за собой преимущественное положеніе среди прочихъ германскихъ государствъ, вошедшихъ въ составъ настоящей Германской Имперіи. Свидѣтелями второй стадіи этого развитія мы являемся теперь, когда Германія заняла твердое положеніе во главѣ коммерческихъ и морскихъ державъ европейскаго континента, и мы видимъ уже теперь признаки ея стремленій и къ третьему, наивысшему пункту ея развитія, при достиженіи котораго, либо она будетъ сломлена, или станетъ первой морской державой всего свѣта. Развитіе этой страны можетъ быть уподоблено тріумфальному движенію впередъ человѣка, одареннаго сверхъ-естественными способностями. Ей пришлось бороться съ такими препятствіями, предъ которыми любая другая нація признала бы себя побѣжденной заранѣе. Ея неблагопріятные развитію флота берега, исключительно сухопутнаго направленія историческое прошлое, земледѣльческій характеръ ея населенія,—все было противъ развитія ея морского могущества, и все это она преодолѣла, и теперь всѣ ея усилія сосредоточиваются на томъ дѣлѣ, которое является единственнымъ пріемомъ для будущаго ея развитія, въ согласіи съ ея помышленіями о положеніи первой міровой державы; то есть на созданіи флота, который будетъ господствовать надъ всѣми морями. Правда до этого еще далеко, но суть этого направленія должна быть постоянно въ мысляхъ каждаго англичанина, несмотря на различныя „соглашенія", третейскіе суды и Мирныя Конференціи, сколько бы ихъ ни было. Edouard Lockroy, бывшій французскій морской министръ, дѣлаетъ намъ предостереженіе, которое является весьма подходящимъ къ помѣщенію

здѣсь, ранѣе, нежели мы перейдемъ къ разбору дѣйствительной силы настоящаго германскаго флота.

„Притязанія Германіи на господство на морѣ;“ пишетъ онъ [6]) „рано или поздно приведутъ ее къ вооруженному столкновенію съ Англіей. Эта война будетъ одной изъ наиболѣе ужасныхъ войнъ двадцатаго столѣтія. Никто не можетъ предсказать, каковы будутъ ея результаты, но, во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ ожидать, что Германія къ этой войнѣ будетъ располагать всѣмъ, что только человѣческая мысль и терпѣніе и энергія націи могутъ дать“.

III.

Современный германскій флотъ.

I. Боевой флотъ.

Естественныя особенности и отличительныя черты береговъ Нѣмецкаго моря, поскольку то отмѣчено военно-морской исторіей, оказывали всегда преимущественное вліяніе на чертежи военныхъ судовъ тѣхъ странъ, берега которыхъ, полностью или главнымъ образомъ омываются этимъ моремъ. Нѣмецкое море, само по себѣ, сравнительно мелко, а германскіе, голландскіе и бельгійскіе его берега окружены длинными песчаными банками, что дѣлаетъ ихъ въ навигаціонномъ смыслѣ весьма трудными и опасными, а устройство и поддержку портовъ на нихъ сопряженными съ постоянными работами и издержками. Въ продолженіе каждаго изъ трехъ главныхъ періодовъ, при переходѣ въ которые типъ военнаго корабля мѣнялся кореннымъ образомъ, мы можемъ замѣтить вліяніе сихъ препятствій, постав-

---

[6]) „Lettres sur la Marine Allemande“.

ленныхъ природою на путяхъ Германіи къ океану. Первой морской кампаніей на Нѣмецкомъ морѣ, изъ тѣхъ, о которыхъ имѣются достаточно подробныя историческія данныя, слѣдуетъ считать походъ Германика въ восемнадцатомъ году нашего лѣтосчисленія, предпринятый имъ противъ бруктеріевъ,— народа, обитавшаго въ то время земли, вокругъ устья рѣки Эмсъ. То были времена весельныхъ галеръ, и до насъ дошло нижеслѣдующее описаніе флота Германика, съ которымъ онъ совершилъ этотъ походъ [7]):

„Флотъ, употребленный имъ для этой экспедиціи, состоялъ изъ тысячи судовъ, которыя, по его приказанію спеціально были построены, причемъ эти суда были совсѣмъ особаго строенія, по которому они были похожи на нѣчто среднее между военными судами и обыкновенными грузовыми, будучи не столь длинны, какъ первыя, но длиннѣе послѣднихъ, и чрезмѣрно раздавшись въ ширину для большаго удобства помѣщенія грузовъ. Суда эти были особенно замѣчательны тѣмъ, что не имѣли вовсе полуюта, и какъ носъ, такъ и корму имѣли одинаково остроконечными и снабженными рулями; это вызывалось тѣмъ обстоятельствомъ, что каналы, которыми надо было проходить, представляли много поворотовъ, и управленіе судами на этихъ мѣстахъ было весьма труднымъ“.

Эти затрудненія, естественнымъ образомъ, возросли съ увеличеіемъ размѣровъ судовъ, почему страны, болѣе счастливо расположенныя относительно моря, оказались въ состояніи безпрепятственно совершенствоваться въ судостроеніи; націи же, обитавшія по восточнымъ берегамъ Нѣмецкаго моря, должны были признать себя непреодолимымъ образомъ ограниченными въ размѣрахъ своихъ ко-

7) Burchett's „Naval History“ (1720).

раблей, благодаря, какъ мелководности ихъ побережья, такъ и извилистости прибрежныхъ фарватеровъ. Первое условіе ограничивало углубленіе ихъ судовъ, а второе ихъ длину, представлявшую собою главный факторъ легкоуправляемости и удобствъ маневрированія судовъ того времени. Въ половинѣ семнадцатаго столѣтія парусный корабль замѣнилъ галеру, и опытъ войнъ съ Голландіей еще разъ показалъ, что, человѣкъ при всемъ своемъ стремленіи къ прогрессу, зачастую не въ состояніи преодолѣть препятствія, которыя природа ставитъ на его пути. Время отъ времени, голландскіе флотоводцы жаловались горько своему Правительству на отсутствіе для нихъ всякой возможности вооруженной встрѣчи съ англичанами на морѣ съ расчетомъ на успѣхъ, ибо въ англійскомъ флотѣ имѣется до двадцати кораблей, изъ которыхъ любой по своей силѣ выше самаго лучшаго голландскаго корабля. Тѣмъ не менѣе, ничего нельзя было сдѣлать для удовлетворенія этихъ совершенно справедливыхъ жалобъ, ибо голландскіе кораблестроители оказывались связанными по рукамъ препятствіями естественнаго характера, кои превозмочь они не были въ состояніи. Нижеприведенная таблица судового состава обоихъ флотовъ нагляднымъ образомъ показываетъ, сколь жестоко отразились естественныя условія голландскаго побережья на размѣрахъ судовъ этой страны:

Число орудій.	104—64	66—54	60—44	50—28	36—12	Всего:
Классы [8]) . .	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	
Англ. флотъ.	3	11	11	63	35	123.
Голл. флотъ.	—	9 [9])		108	4	121.

[8]) Распредѣленіе по классамъ существовало лишь для англійскихъ судовъ и приведено лишь съ цѣлью показать его. Данныя англійскаго флота относятся къ 27 декабря 1653 г., голландскаго же къ 10 марта 1654 года.

[9]) Самый крупный голландскій корабль того времени, „Brederode", имѣлъ только 56 пушекъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что въ тѣхъ морскихъ войнахъ, которыя Англія въ минувшіе вѣка вела, главнымъ образомъ съ Франціей, причемъ пространство, на которомъ происходили военно-морскія операціи, было весьма обширно, разница въ индивидуальныхъ качествахъ отдѣльныхъ кораблей не могла играть, да и, въ дѣйствительности, не играла значительной роли въ общемъ ходѣ военныхъ дѣйствій. Во время морскихъ войнъ временъ французской революціи и французской Имперіи, поле операцій которыхъ простиралось на Остъ-Индію, Вестъ-Индію, Средиземное море, Англійскій Каналъ и воды сѣверной Европы, болѣе всего принимали участіе въ военныхъ операціяхъ корабли средняго размѣра, вооруженные 74-мя орудіями. Но, если обратиться къ историческимъ выводамъ, то слѣдуетъ признать полную основательность положенія, по которому въ тѣхъ случаяхъ, когда военно-морскія операціи ограничиваются сравнительно небольшимъ райономъ, какъ то было въ войнахъ съ Голландіей, и какъ то будетъ и въ предполагаемомъ конфликтѣ между Англіей и Германіей, наиболѣе могущественнымъ и рѣшающимъ оружіемъ подобной морской войны будутъ крупные боевые корабли. Дѣйствительно, разъ различныя случайности стратегическихъ расположеній и комбинацій морскихъ силъ обоихъ противниковъ, благодаря малому району театра войны сокращаются до-нельзя, подобныя географическія условія сводятъ операціи къ массовымъ дѣйствіямъ соединенными флотами, характеръ столкновеній которыхъ будетъ схожъ съ отчаянными свалками въ кучу флотовъ обоихъ противниковъ, имѣвшими мѣсто во время войнъ съ Голландіей, но съ измѣненіемъ тактическихъ пріемовъ, сообразно развитію современной техники и качествъ кораблей нашего времени, изъ которыхъ, для по-

добнаго рода операцій, линейный корабль съ его тяжелымъ вооруженіемъ и бронированіемъ будетъ обладать неоспоримыми преимуществами передъ судами меньшихъ и слабѣйшихъ типовъ. Въ семнадцатомъ столѣтіи, какъ то видно изъ приведенной таблицы, по числу судовъ, англійскій и голландскій флоты были равносильны. Также нѣтъ никакихъ основаній считать личный составъ одного флота выше, нежели другого, но Англія имѣла двадцать пять кораблей крупнаго размѣра противъ девяти, имѣвшихся у Голландіи, чѣмъ, въ значительной степени, и объясняется успѣхъ нашего флота.

До 1905 года эти взгляды не раздѣлялись Германіей, и если и раздѣлялись, то, тѣмъ не менѣе не признавались возможными къ выполненію на практикѣ въ выработкѣ чертежей вновь строющихся судовъ для германскаго флота, ибо даже въ этомъ году, несмотря на то, что всѣ прочія морскія державы строили линейные корабли въ 15.000—16.000 тоннъ водоизмѣщенія, а Англія, съ постройкой броненосца „Dreadnought“, даже дошла до 17,900 тоннъ, Германія, строя линейные корабли типа „Deutschland“, не переходила водоизмѣщенія своихъ судовъ свыше 13,200 тоннъ. Появленіе „Dreadnought'a“, помимо прочихъ обстоятельствъ, которыя явились вслѣдствіе этой постройки, болѣе дѣйствительнымъ образомъ, нежели различные маневры мирнаго времени, или настоянія прессы, открыло глаза Германіи на роль, которую крупныя боевыя суда должны съиграть при выполненіи ея морскихъ плановъ, и съ этого момента мы видимъ, что эта страна напрягаетъ всѣ усилія, чтобы наверстать въ этомъ направленіи потерянные два года, въ теченіе которыхъ недостаточная рѣшительность выразилась уменьшеніемъ дѣятельности на германскихъ верфяхъ.

Но предметомъ настоящей и слѣдующей главы должно быть выясненіе силы германскаго флота въ настоящее время, почему вопросы, относящіеся скорѣе къ будущему морскихъ силъ этой страны, подлежатъ разбору въ дальнѣйшихъ главахъ.

Сила настоящаго германскаго флота въ линейныхъ корабляхъ представляется суммой въ двадцать четыре судна этого рода, причемъ самые старые изъ этихъ кораблей имѣютъ не болѣе семнадцати лѣтъ со времени спуска на воду. Всѣ эти суда могутъ быть раздѣлены на пять категорій совершенно однотипныхъ кораблей, причемъ въ одной изъ нихъ имѣется четыре, а во всѣхъ прочихъ по пяти однотипныхъ броненосцевъ. Первая серія, состоящая изъ линейныхъ кораблей „Brandenburg", „Kurfürst Friedrich-Wilhelm", „Weissenburg" и „Wörth", была спущена въ теченіи 1891—1892 годовъ. Несмотря на многократныя передѣлки, эти корабли, по сію пору, считаются одними изъ наименѣе удачныхъ судовъ, по сравненію съ любыми броненосцами прочихъ странъ. При водоизмѣщеніи чуть свыше 10.000 тоннъ они вооружены шестью 11" орудіями, размѣщенными въ трехъ барбетахъ по діаметральной плоскости судна, и восемью 4",1 орудіями сверхъ нѣкотораго числа мелкихъ пушекъ. Крупныя орудія въ носовомъ и кормовомъ барбетахъ весьма слабы, ибо обладаютъ лишь въ три раза меньшею силою пробиванія брони, нежели современныя орудія того же калибра; орудія же среднихъ барбетовъ, ради недостатка свободнаго мѣста, къ тому же укорочены, вслѣдствіе чего представляютъ собою еще болѣе слабыя пушки. Одно время предполагалось снять совершенно средніе барбеты этихъ броненосцевъ съ ихъ орудіями, замѣнивъ ихъ батареями скорострѣльныхъ орудій; перемѣна эта въ значительной степени повысила бы боевую

силу этихъ судовъ, если принять во вниманіе, что, благодаря крайне ограниченнымъ угламъ обстрѣла орудій среднихъ барбетовъ, боевая цѣнность этихъ пушекъ весьма мала. Но все, что было сдѣлано при передѣлкахъ этихъ судовъ за время съ 1900 по 1904 годъ, состояло въ прибавкѣ двухъ 4″,1 пушекъ къ шести, имѣвшимся ранѣе, и въ установкѣ двухъ подводныхъ минныхъ аппаратовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, суда эти произвели за это время смѣну котловъ и вмѣстимость ихъ угольныхъ ямъ была увеличена съ 750 до 1050 тоннъ. Что касается бронированія этихъ кораблей, то можно сказать, что, несмотря на небольшое по вѣсу количество ихъ брони, защита этихъ судовъ превосходна. Полный поясъ смѣшанной брони, толщиной отъ 12-ти до 15-ти дюймовъ, простирается на нихъ отъ форштевня до ахтерштевня; основанія же барбетовъ защищены такою же 12″ броней. Восемь же 4″,1 пушекъ помѣщены въ казематѣ, прикрытомъ лишь 3″ броней, и подобно такимъ же орудіямъ и на многихъ другихъ германскихъ судахъ, эти пушки могутъ быть выведены изъ строя разрывомъ одного лишь крупнаго снаряда, проникшаго сквозь ихъ защиту. Проэктированная скорость броненосцевъ типа „Brandenburg“—семнадцать узловъ, но, въ настоящее время она не превышаетъ пятнадцати. Команда каждаго изъ этихъ кораблей состоитъ изъ 586 человѣкъ, а полная стоимость каждаго судна около £ 750,000.

Не безъинтересно будетъ сравнить эти суда съ одновременно съ ними проэктированными линейными кораблями британскаго флота. Подобными современниками классу „Brandenburg“ являются броненосцы типа „Royal-Sovereign“; данныя тѣхъ и другихъ видны изъ нижеслѣдующей таблицы:

	„Royal-Sovereign".	„Brandenburg".
Водоизмѣщеніе.	14,150 тоннъ.	10,100 тоннъ.
Проэктиров. скорость. . .	17 узловъ.	17 узловъ.
Вѣсъ бронированія	4600 тоннъ.	2800 тоннъ.
Артиллер. вооруженіе. . .	Четыре 13",5. Десять 6".	Шесть 11". Шесть 4",1. прибавлено два.
Вѣсъ залпа по траверзу.	5500 анг. фун.	2958 анг. фун.

Три года прошло между спускомъ послѣдняго изъ кораблей типа „Brandenburg" и перваго судна слѣдующаго типа. Имъ былъ броненосецъ „Kaiser Friedrich III", первый изъ серіи, извѣстной подъ именемъ класса „Kaiser". За нимъ были спущены линейные корабли „Kaiser Wilhelm II"—въ 1897 г., „Kaiser Wilhelm der Grosse" и Kaiser Karl der Grosse"—въ 1899 г. и, наконецъ, „Kaiser Barbarossa" въ 1900 году. Всѣ эти корабли представляютъ совершенно однотипную дивизію прекрасно вооруженныхъ и сильныхъ броненосцевъ и совершенно ни въ чемъ не схожихъ съ классомъ „Brandenburg". Водоизмѣщеніе ихъ больше ихъ предшественниковъ на 1000 тоннъ, а скорость, сохраненнаю ими и по сію пору, на одинъ узелъ. Что же касается бронированія, то его расположеніе ближе подходитъ къ нашей системѣ сильнаго бронированія жизненныхъ частей судна, въ его серединѣ, въ ущербъ защиты конечностей. Но наружный бортъ, надъ поясной броней у ватерлиніи не безопасно лишенъ всякой броневой защиты. Эти корабли явились одними изъ первыхъ судовъ, на которыхъ примѣнено было частью и жидкое топливо, и, кромѣ запаса угля въ 1050 тоннъ, они въ двойномъ днѣ берутъ до 100 тоннъ нефти. Каждый изъ этихъ броненосцевъ имѣетъ по три машины, въ общемъ, развивающихъ до 14,000 индикаторныхъ силъ. Полная стоимость каждаго корабля этой серіи около £963.000.

Но при сравненіи этого класса линейныхъ кораблей съ броненосцами типа „Brandenburg", главнымъ различіемъ между ними является различіе въ артиллерійскомъ вооруженіи этихъ судовъ. Несмотря на принятое во всѣхъ флотахъ вооруженіе броненосцевъ 12″ орудіями въ качествѣ главнаго вооруженія. эти корабли снабжены орудіями калибра въ 9″, 4 въ качествѣ крупныхъ пушекъ; снаряды этихъ пушекъ вѣсятъ всего 309 англ. фунтовъ противъ 850 англ. фунтовъ, составляющихъ вѣсъ снаряда 12″ калибра. Но зато, вмѣсто двѣнадцати 6″ орудій, составляющихъ обычное вооруженіе средней артиллеріей нашихъ броненосцевъ, разсматриваемыя германскія суда имѣютъ по восемнадцати пушекъ этого калибра, что, въ этомъ отношеніи, составляетъ ихъ преимущество передъ англійскими линейными кораблями, современными имъ по времени постройки. Говорилось, что то преимущество въ пользу орудій средняго калибра, которое мы замѣчаемъ на разсматриваемыхъ германскихъ броненосцахъ, представляетъ собою существенную черту германской морской политики, основываясь на принятыхъ спеціальныхъ тактическихъ пріемахъ, но, принимая во вниманіе, что на германскихъ судахъ, спроэктированныхъ въ 1901 году, орудіе калибра въ 9,4 дюйма совершенно исчезло изъ вооруженія, позволительно считать эту теорію совершенно безосновательной. Представляется болѣе вѣроятнымъ, что это временное увлеченіе артиллеріей средняго калибра, подобно созданію огромныхъ бронепалубныхъ крейсеровъ типа „Powerful", есть ничто иное, какъ плодъ недостаточно зрѣлаго представленія о роли различныхъ элементовъ орудій морской войны, тѣмъ болѣе, что, въ разсматриваемое нами время, скорострѣльныя орудія были очень въ модѣ, и не мало было людей, завѣрявшихъ, что, благодаря этой

достигнутой скорострѣльности орудій средняго калибра, крупный калибръ долженъ исчезнуть изъ вооруженія всѣхъ судовъ флота. Совершенно подобное же явленіе имѣло мѣсто и за двадцать лѣтъ до этой эпохи, когда вновь созданные миноносцы превозносились до такой степени, что всѣмъ прочимъ судамъ, а броненосцамъ въ особенности, прямо таки читалась отходная, считая ихъ совершенно не въ состояніи противостоять этому новому оружію. Тѣмъ не менѣе, какъ броненосцы, такъ и 12-ти дюймовыя орудія живутъ по сію пору, и еще въ большемъ почетѣ, чѣмъ прежде, и даже въ такой степени, что есть признаки того, что теперь мы ударяемся въ противоположную крайность. Въ морскомъ дѣлѣ, сообразно дѣйствительной надобности, всему должно быть дано опредѣленное мѣсто, и тяжелому броненосцу, и легкому крейсеру и миноносцу, а также и 12-ти дюймовому орудію и болѣе мелкимъ скорострѣльнымъ пушкамъ. Справедливость этого мнѣнія можетъ быть недостаточно ясна при настоящемъ непомѣрномъ увлеченіи размѣрами прежде всего, но не можетъ быть и опровергнута. Ниже приводится сравнительная таблица данныхъ линейнаго корабля „Kaiser Friedrich III" и его современника въ британскомъ флотѣ, броненосца „Canopus":

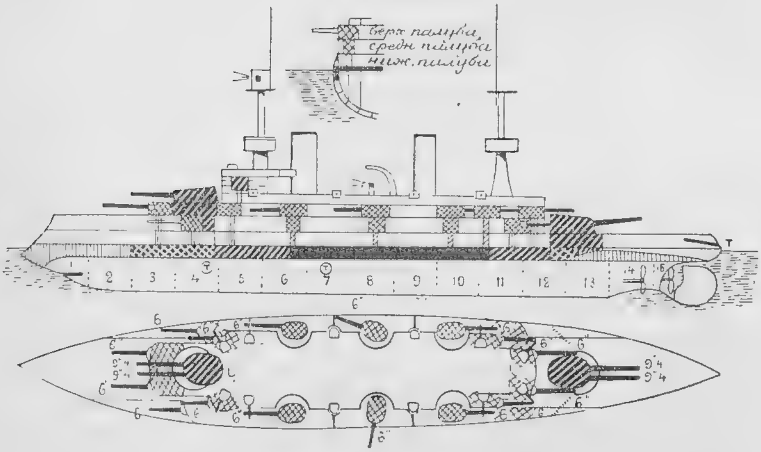
	„Canopus"	„Kaiser Friedrich III".
Водоизмѣщеніе	12,950 тоннъ.	11,150 тонъ.
Проэктированная скорость . . .	18,25 узла.	18 узловъ.
Вѣсъ бронированія	3600 тоннъ.	3800 тоннъ.
Артиллерійское вооруженіе . .	Четыре 12".	Четыре 9",4.
	Двѣнадцать 6".	Восемнадцать 6".
Вѣсъ залпа по траверзу	4000 анг. фун.	2028 анг. фун. [10].

[10]) Въ оригиналѣ ошибочно проставлено 2038 англ. фунтовъ. *(Примѣчаніе переводчика).*

Германскій линейный корабль „Elsass“

Водоизмѣщеніе: 13,200 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 11″ и четырнадцать 6″,7.
Ему однотипны линейные корабли: „Braunschweig“. „Hessen“. „Lothringen“ и „Preussen“

Рисунокъ №1.



Германскіе линейные корабли класса „Kaiser.“ Профиль, планъ верхней палубы и сѣченіе по мидельшпаонгоуту).

Артиллерійское вооруженіе броненосцевъ класса „Kaiser“ въ настоящее время уменьшено на четыре 6″ пушки, что сдѣлано съ цѣлью поднять ихъ носовую часть и тѣмъ улучшить ихъ мореходныя качества.

Раньше, нежели всѣ пять броненосцевъ класса „Kaiser“ покинули верфи, на которыхъ строились, уже начата была постройка пяти линейныхъ кораблей слѣдующей серіи („Mecklenburg“, Schwaben“, „Wettin“, „Wittelsbach“ и „Zähringen“). Въ общемъ, чертежи этихъ кораблей весьма схожи съ таковыми ихъ непосредственныхъ предшественниковъ, а артиллерійское ихъ вооруженіе, по числу орудій, ихъ калибру и расположенію, совершенно то же, какъ и у броненосцевъ класса „Kaiser“, но лишь орудія калибра въ 9″,4 позднѣйшаго и болѣе могущественнаго образца. Эти суда также отличаются отъ своихъ предшественниковъ значи-

тельнымъ улучшенiемъ въ расположенiи бронированiя. Въ первый разъ борта германскихъ линейныхъ кораблей выше пояса брони по ватерлинiи оказались также защищенными другимъ поясомъ $5^1/_2$″ Крупповской брони, окружающимъ всю батарею и казематъ нижней палубы надъ 9″ основнымъ броневымъ поясомъ по ватерлинiи. Судя по приложенному рисунку, изображающему въ планѣ верхнюю палубу броненосцевъ класса „Kaiser“, можно заключить, что какъ суда этого класса, такъ и броненосцы разсматриваемаго типа, какъ вооруженные подобною же артиллерiей, имѣютъ весьма сильный огонь по носу и по кормѣ, въ которомъ участвуютъ по два 9″,4 и по восьми 6″ орудiй. Но это имѣетъ мѣсто лишь на бумагѣ, а, въ дѣйствительности, изъ этого числа приходится исключить нѣкоторое число пушекъ, не могущихъ одновременно стрѣлять съ остальными, ради дѣйствiя газовъ черезчуръ близко другъ къ другу расположенныхъ орудiй. Такъ, напримѣръ, при стрѣльбѣ изъ всѣхъ орудiй прямо на носъ, по этой причинѣ, самыя носовыя два 6″ орудiя не могутъ стрѣлять, а при незначительной при этомъ перемѣнѣ курса, уже выводятся изъ строя два или три 6″ орудiя того же борта, хотя, зато, вводятся два орудiя противоположнаго борта. Запасы топлива этихъ судовъ, по сравненiю съ предъидущими кораблями, увеличены и доведены до 1400 тоннъ угля и 200 тоннъ нефти, скорость же, при увеличенной до 15,000 силъ мощности главныхъ машинъ, оставлена та же. Эти улучшенiя прежняго класса „Kaiser“, хотя, частью, произведенныя путемъ экономiи въ вѣсѣ прочихъ элементовъ, повысили водоизмѣщенiе броненосцевъ типа „Wittelsbach“ съ 11,150 до 11,830 тоннъ, а среднюю стоимость каждаго изъ нихъ до £ 1,100,000.

Въ то время какъ Германія строила корабли типа „Wittelsbach“, въ Англіи шла постройка броненосцевъ извѣстныхъ подъ именемъ серіи „новыхъ Адмираловъ“ или линейныхъ кораблей класса „Duncan“. Сравненіе этихъ двухъ типовъ представлено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	„Duncan“	„Wittelsbach“
Водоизмѣщеніе	14,000 тоннъ.	11,830 тоннъ.
Проэктированная скорость	19 узловъ.	18 узловъ.
Вѣсъ бронированія	3500 тоннъ.	4000 тоннъ.
Артиллер. вооруженіе . .	Четыре 12″.	Четыре 9″,4.
	Двѣнадцать 6″.	Восемнадцать 6″.
Вѣсъ залпа по траверзу .	4000 анг. фун.	2028 анг. фун. [11]).

Достигнувъ на броненосцахъ типовъ „Kaiser“ и „Wittelsbach“ системы бронированія, принятой на судахъ англійскаго флота, на послѣдующихъ своихъ судахъ Германія обратила вниманіе на весьма важный вопросъ мощности артиллеріи. Мы видѣли, что послѣ постройки въ 1893–1894 годахъ линейныхъ кораблей типа „Brandenburg“, орудія крупнаго калибра совершенно исчезли изъ артиллерійскаго вооруженія послѣдующихъ серій броненосцевъ, причемъ это отсутствіе, хотя и не на всѣхъ корабляхъ, было возмѣщено установкой болѣе многочисленной скорострѣльной артиллеріи средняго калибра. Сравнительная цѣнность орудія крупнаго калибра и скорострѣльной, но и болѣе мелкой пушки, представляетъ собою, даже до сихъ поръ, довольно спорный вопросъ, хотя большинство морскихъ державъ, за послѣднее время, проявило явную склонность въ пользу перваго. Типъ броненосца „Dreadnought“ съ артиллерійскимъ вооруженіемъ, за исключеніемъ лишь орудій противъ миноносцевъ, состоящимъ исключительно изъ 12″ пушекъ, выражаетъ собою побѣду идей школы

[11]) Въ оригиналѣ ошибочно поставлено 2038 англ. фунтовъ.
Примѣчаніе переводчика.

„матеріальной части“ флота. Борьба между тяжелымъ и сравнительно медленно стрѣляющимъ орудіемъ и скорострѣльной пушкой средняго калибра есть ничто иное, какъ соревнованіе двухъ школъ, имѣющихъ различное представленіе объ основномъ факторѣ морской силы. Школа „матеріальной части,“ впереди всего ставящая самые корабли, возлагаетъ потому всѣ свои упованія на орудіе крупнаго калибра, какъ единственное, которое въ дѣйствительности въ состояніи уничтожить корабль; школа же „личнаго состава,“ основываясь на неоспоримыхъ урокахъ военно морской исторіи, считаетъ личный составъ основнымъ элементомъ, и, не возражая противъ установки на судахъ орудій крупнаго калибра, тѣмъ не менѣе требуетъ снабженія кораблей достаточнымъ числомъ скорострѣльныхъ орудій, какъ вѣрнѣйшимъ средствомъ для деморализаціи личнаго состава противника. Опытъ послѣдней войны, на который можно сослаться, а именно на морскіе бои между русскими и японцами подтверждаютъ справедливость доводовъ школы „личнаго состава.“ Разсказы людей, находившихся на несчастныхъ русскихъ корабляхъ обрисовываютъ полную вѣроятность невозможности поддержанія духа командъ на должной высотѣ подъ градомъ падающихъ 6″ снарядовъ; съ другой же стороны, броненосецъ „Цесаревичъ“, получивъ до дюжины японскихъ 12″ снарядовъ, отъ полученныхъ поврежденій не пошелъ ко дну. Въ боѣ при Цусимѣ, русскіе имѣли преимущество передъ японцами въ числѣ крупныхъ орудій, сорокъ пять пушекъ противъ семнадцати, въ то время, какъ японцы осилили ихъ своими пушками средняго калибра, которыхъ у нихъ было 190 противъ русскихъ 110. Духъ русскихъ былъ плохъ съ начала боя и не 12″ орудіе убило его совершенно, уничто-

живъ, вмѣстѣ съ тѣмъ и русскій флотъ [12]). Не надо забывать, что управляетъ орудіемъ человѣкъ, стоящій за нимъ, и если нарушить равновѣсіе чувствъ послѣдняго, то управляемое имъ мощное и тяжелое оружіе какъ бы теряетъ свою силу. Обратить въ прахъ матеріальную часть весьма недурно: это понижаетъ активъ у противника; деморализировать же личный составъ непріятеля еще лучше, ибо результатъ не только идетъ въ дебетъ врагу, но и въ кредитъ намъ, въ видѣ сдающихся кораблей.

Въ послѣдующихъ своихъ судахъ, начиная съ серіи типа „Braunschweig", состоящей кромѣ этого корабля еще изъ линейныхъ кораблей: „Elsass", „Lothringen", „Hessen" и „Preussen", какъ сказано было выше, Германія, по отношенію къ артиллерійскому вооруженію приблизилась къ англійской идеѣ вооруженія. Увеличивъ водоизмѣщеніе этихъ судовъ до 13200 тоннъ, ихъ вооружили четырьмя 11″ орудіями, въ общемъ равноцѣнными современнымъ имъ 12″ англійскимъ пушкамъ, и четырнадцатью 6″,7 орудіями. Впервые, германскіе суда, несмотря на меньшіе ихъ размѣры, оказались по артиллеріи сильнѣе ихъ англійскихъ современниковъ, причемъ замѣченныя несовершенства въ расположеніи артил-

---

[12]) Ссылки автора на опытъ въ этомъ смыслѣ изъ Русско-Японской войны совершенно не вѣрны. При Цусимѣ не преимущество артиллеріи средняго калибра на сторонѣ японцевъ обезпечило имъ моральный эффектъ ихъ стрѣльбы, а необстрѣлянность командъ русскихъ судовъ, въ первый разъ бывшихъ въ бою съ противникомъ, имѣвшимъ къ тому времени и солидный боевой опытъ и усиленной практикой въ стрѣльбѣ достигшимъ въ ней совершенства. Относительно вліянія на духъ людей попаданій различнаго рода снарядовъ, изъ описанія боя капитана 2 ранга Семенова видно, какъ-разъ наоборотъ, насколько моральный эффектъ попаданій снарядовъ крупнаго калибра больше, нежели снарядовъ 6″ и 8″.

На новѣйшихъ же корабляхъ, сплошь покрываемыхъ бронею, моральное дѣйствіе попаданій всѣхъ снарядовъ, кромѣ самыхъ крупныхъ, будетъ еще меньше, въ виду явной ихъ безвредности, особенно при весьма вѣроятныхъ бояхъ на большихъ дистанціяхъ.

Примѣчаніе переводчика.

лерiи у ихъ предшественниковъ, на этихъ корабляхъ были устранены. Это улучшенiе сопровождалось къ тому же усиленiемъ защиты, какъ орудiй главной, такъ и второстепенной артиллерiи, а для отраженiя миноносцевъ установлены пушки, стрѣляющiя снарядами вѣсомъ въ 24 англ. фунта, тогда какъ на ихъ англiйскихъ современникахъ, линейныхъ корабляхъ „Queen" и „Prince of Wales", для этой цѣли имѣются лишь 12-ти фунтовыя пушки. Запасы угля, по сравненiю съ предшествовавшимъ типомъ, были увеличены на 200 тоннъ, а стоимость каждаго корабля этой серiи возросла до £ 1,160,000. Послѣдующая таблица показываетъ насколько ошибочно судить лишь по водоизмѣщенiю о боевой силѣ корабля.

	„Queen".	„Braunschweig„.
Водоизмѣщенiе . . .	15,000 тоннъ	13,200 тоннъ.
Проэктир. скорость .	18 узловъ	18 узловъ.
Вѣсъ бронированiя. .	4295 тоннъ	4200 тоннъ.
Артиллер. вооруж.. .	Четыре 12″	Четыре 11″.
	Двѣнадцать 6″.	Четырнадцать 6″,7
Вѣсъ залпа по траверзу .	4000 анг. ф	3304 анг. ф. [13]).

Имѣло ли это приближенiе типовъ германскихъ броненосцевъ къ англiйскимъ чертежамъ, какое нибудь влiянiе на морскую политику Великобританiи въ выработкѣ чертежей послѣдующихъ серiй судовъ, выяснить не имѣется возможности; но фактъ на лицо, что съ появленiемъ въ германскомъ флотѣ линейныхъ кораблей типа „Braunschweig", въ судостроительной политикѣ Англiи произошелъ рѣзкiй переломъ. На ассигнованiя суммъ по законамъ

---

[13]) II″ Орудiе все же нѣсколько скорострѣльнѣе 12″ пушки, и снарядъ 6″,7 орудiя вѣситъ 132 анг. фун. противъ 100 анг. фун. составляющихъ вѣсъ 6″ пушки, а потому, по истеченiи первыхъ двухъ-трехъ минутъ эти германскiе корабли превзойдутъ англiйскiе по вѣсу выбрасываемаго орудiями металла.

о Морской Оборонѣ 1894 и 1889 годовъ, Англія съ этого послѣдняго года принципіально придерживалась все той же самой кораблестроительной политики, которой артиллерійское вооруженіе всѣхъ серій строившихся за это время броненосцевъ, типовъ „Majestic“, „Albion“, Duncan„ и „Formidable“ установлено было то же самое, а, именно, четыре 12″ и двѣнадцать 6″. Выше было указано, что постройкой линейнаго корабля „Braunschweig“ Германія въ смыслѣ чертежа новыхъ своихъ броненосцевъ оказалась въ равномъ съ Англіей положеніи; и вотъ, въ 1903 году мы видимъ, что Англія строитъ броненосецъ „King Edward VII“, корабль уже сильнѣйшаго, новаго типа, и тѣмъ снова выходитъ на тотъ путь, котораго она придерживается уже многіе годы, т. е. первою имѣть готовыми сильнѣйшіе и новѣйшіе корабли, создаваемые движеніемъ впередъ морской техники. Линейные корабли типа „Deutschland“, которые послѣдовали за серіей класса „Braunschweig“, являются повтореніемъ этого послѣдняго типа по своему артиллерійскому вооруженію, но съ болѣе сильной броневой защитой. Нижній поясъ брони по ватерлиніи эти корабли имѣютъ толщиной въ $9^3/_4$″ крупповской брони противъ 9″ у предшествовавшаго типа, слѣдующій выше поясъ защищенъ бронею въ 8″ противъ 5″ у типа „Braunschweig“, а верхній поясъ—$6^3/_4$″ вмѣсто 6″. Броненосецъ же „King Edward VII“ имѣетъ нижній броневой поясъ по ватерлиніи толщиною въ 9″, а выше его борта защищены броней отъ 8″ до 7″. Какъ и у предыдущихъ типовъ, при сравненіи этого англійскаго корабля съ новѣйшими германскими броненосцами, выясняются его неоспоримыя преимущества передъ его германскими современниками.

	„King Edward VII“.	„Deutschland“.
Водоизмѣщеніе	16,350 тоннъ.	13,200 тоннъ.
Проэкт. скорость	19 узловъ.	18 узловъ.
Артил. вооруженіе	Четыре 12″. Четыре 9″,2 Десять 6″.	Четыре 11″. Четырнадцать 6″,7.
Вѣсъ залпа по траверзу	4660 анг. ф.	3304 анг. ф.[14]).

Изъ пяти судовъ, составляющихъ серію типа „Deutschland“, въ настоящее время совершенно готовы только три, а именно: „Deutschland“, „Hannover“ и „Pommern“, а остальные два, броненосцы „Schlesien“ и „Schleswig-Holstein“, достраиваются по контрактамъ, первый въ Данцигѣ, а второй въ Килѣ, и будутъ совершенно закончены въ этомъ году. Средняя стоимость каждаго изъ этихъ кораблей около £ 1,210,000, а комплектація состоитъ изъ 729 офицеровъ и команды. Каждое изъ этихъ судовъ имѣетъ по три машины общей силы въ 16,000 индикаторныхъ силъ, а вмѣстимость угольныхъ ямъ разсчитана на 1800 тоннъ угля кромѣ запаса жидкаго топлива.

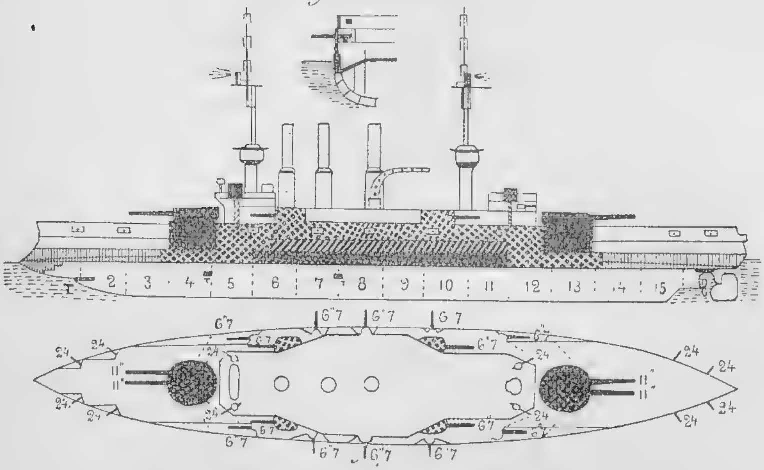
---

[14]) Приведенныя въ этомъ, равно какъ и въ прочихъ сравненіяхъ, цифры выраженія мощности артиллеріи англійскихъ и современныхъ имъ германскихъ броненосцевъ не точны, ибо исключаютъ изъ сравненія факторъ скорострѣльности. Было бы точнѣе приводить вѣсъ не залпа всѣхъ орудій одного борта для этой цѣли, а вѣсъ выбрасываемаго орудіями металла въ единицу времени, напримѣръ, въ одну минуту. Подобныя цифры, руководствуясь приведенными ниже скоростями стрѣльбы англійскихъ и германскихъ орудій, получаются соотвѣтственно:

„Royal Sovereign“	5500 анг. ф.	„Brandenburg“	2927 анг. ф.
„Canopus„	7600 „	„K. Friedrich III“	7398 „
„Duncan“	7600 „	„Wittelsbach“	7398 „
„Queen“	7600 „	Braunschweig“	7000 „
„King Edward VII“	8800 „	„Deutschland“	7000 „

Примѣчаніе переводчика.

Рисунокъ №2



Германскій линейный корабль типа: „DEUTSCHLAND“ (Профиль, планъ верхней палубы и сѣченіе по мидельшпангоуту).

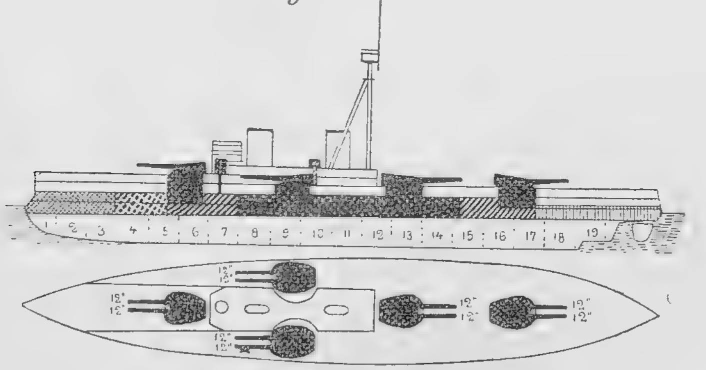
Этими судами заканчивается разсмотрѣніе наличной силы германскаго флота въ линейныхъ корабляхъ, и, за исключеніемъ упомянутыхъ не вполнѣ готовыхъ еще двухъ броненосцевъ типа „Deutschland“, эта сила не можетъ возрости ранѣе 1910 года, когда будутъ вполнѣ закончены постройкой два новыхъ броненосца: Ersatz „Sachsen“ и Ersats „Bayern“ [15]). Насколько эти новыя суда окажутъ свое вліяніе на германскія морскія силы, будетъ изложено въ соотвѣтствующей главѣ, теперь же позволимъ себѣ сдѣлать краткій обзоръ того прогресса въ судостроеніи, котораго Англія достигла уже послѣ закладки германскихъ броненосцевъ послѣдняго нынѣ вполнѣ законченнаго типа. Это было въ Ноябрѣ 1904 года, и сравненіе этого типа

[15]) Ersatz—значитъ—„замѣна“. Существующіе старые броненосцы „Sachsen“ и „Bayern“ въ настоящее время достигли предѣльнаго возраста, установленнаго Закономъ о Флотѣ.

съ современнымъ ему въ Англіи типомъ броненосца ,,King Edward VII" выше нами уже приведено. За минувшій съ этого времени періодъ, относительно вполнѣ законченныхъ постройкою судовъ, Германія нисколько не подвинулась впередъ, добавивъ къ своему флоту лишь суда чертежа1904 года. Англія же за это время совершенно закончила постройку еще трехъ броненосцевъ увеличеннаго противъ прежнихъ размѣра и совершенно новой конструкціи, а именно: линейныхъ кораблей ,,Lord Nelson" и Agamemnon" и броненосца совершенно новаго типа ,,Dreadnought", и начала постройку еще шести броненосцевъ подобныхъ послѣднему (,,Bellerophon" ,,Téméraire", ,,Superb", ,,Collingwood", ,,St. Vincent" и ,,Vanguard). Броненосцы ,,Lord Nelson" и Agamemnon" безъ сомнѣнія являются наилучшими изъ вполнѣ законченныхъ линейныхъ кораблей всего свѣта. При водоизмѣщеніи въ 16,500 тоннъ ихъ артиллерійское вооруженіе состоитъ изъ четырехъ 12″ и десяти 9″,2 орудій, которыя даютъ этимъ кораблямъ вѣсъ выбрасываемаго съ одного борта металла въ одну минуту времени въ 20,300 англійскихъ фунтовъ, имѣя при этомъ пять 9″,2 пушекъ въ запасѣ на другомъ боотy. ,,Dreadnought", хотя тоже безъ сомнѣнія, грозный корабль, въ особенности при сравненіи его въ 13,200 тонными броненосцами германскаго флота, тѣмъ не менѣе, въ значительной степени, по своей силѣ уступаетъ броненосцамъ типа ,,Lord Nelson", имѣя передъ ними преимущество лишь въ скорости хода, качество чрезвычайно сомнительной цѣнности для линейнаго корабля. Вѣсъ выбрасываемаго металла орудіями этого корабля на одинъ бортъ въ минуту времени составляетъ лишь 12,750 англійскихъ фунтовъ, т. е. менѣе чѣмъ 63% отъ подобнаго же вѣса броне-

носцевъ типа „Lord Nelson“, и при этомъ остаются въ запасѣ на другомъ борту лишь двѣ 12″ пушки. Кромѣ того, „Lord Nelson“ лучше забронированъ и стоитъ £. 1,605,064 противъ стоимости „Dreadnought'a“ въ £. 1,813,100.

Рисунокъ №3.



Англійскій линейный корабль „TÉMERAIRE“ (Профиль и планъ верхней палубы)

Хотя въ настоящее время въ германскомъ флотѣ нѣтъ ни одного корабля, который былъ бы въ состояніи вступить въ бой одинъ на одинъ съ любымъ изъ поименованныхъ только что кораблей, но въ постройкѣ у нея теперь имѣется уже четыре и въ этомъ году будутъ начаты еще три броненосца, которые, по слухамъ, должны быть еще сильнѣе „Dreadnought'a“. Данныя этихъ судовъ содержатся въ строгой тайнѣ, но есть свѣдѣнія, что артиллерійское ихъ вооруженіе будетъ состоять изъ шестнадцати 11″ орудій на каждомъ, причемъ всѣ эти пушки будутъ имѣть возможность сосредоточенія всѣхъ на любой бортъ. Броненосецъ Ersatz „Bayern“ спущенъ въ Мартѣ сего года [16]), а спускъ

[16]) Спущенъ въ Вильгельмсгавенѣ 7-го Марта нов. стиля, и при спускѣ получилъ имя: „Nassau“. *Примѣчаніе переводчика.*

линейнаго корабля Ersatz „Sachsen“ предстоитъ въ Сентябрѣ; но ни одно изъ этихъ судовъ не будетъ окончательно готово раньше 1910 года.

Изобразить цифрами морскія силы трудно, и даже невозможно, ибо рѣшающимъ элементомъ при столкновеніи двухъ флотовъ будетъ всегда главнымъ образомъ личный составъ, сравнительную цѣнность котораго выразить цифрами не представляется никакой возможности. Матеріальная часть русскаго флота въ минувшую войну, по цифровымъ даннымъ, превышала таковую японскаго, но ничѣмъ нельзя возмѣстить недостатокъ, состоящій въ необученномъ и неспособномъ личномъ составѣ, несмотря на все высокое его мужество и храбрость. Германскій флотъ можетъ имѣть личный составъ лучше или хуже нашего, но лишь война можетъ рѣшить этотъ вопросъ. Руководствуясь этой оговоркой, мы приводимъ ниже въ таблицѣ сравнительныя силы германскаго и англійскаго линейныхъ флотовъ (одни линейные корабли), причемъ взяты въ расчетъ лишь вполнѣ готовые въ настоящее время корабли, возрастъ которыхъ не превышаетъ двадцати лѣтъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что въ этой таблицѣ приняты въ разсчетъ и тѣ два броненосца типа Deutschland“, которые, какъ указано выше, еще достраиваются и окончательно будутъ готовы лишь къ осени сего года. Съ другой стороны, для обоихъ флотовъ не включено въ таблицу нѣкоторое число находящихся еще на службѣ устарѣвшихъ кораблей, а также германскіе броненосцы береговой обороны. Въ виду того, что эти суда все же въ состояніи принимать участіе на такомъ театрѣ войны, какой представляетъ собою Нѣмецкое море, эти суда неспособныя къ дальнимъ операціямъ морскихъ войнъ прежнихъ временъ, все же приведены

Число судовъ каждаго класса.	Орудія. Герман. / Англ. — Классы линейн. кораблей.	11″.0 / 13″.5 12″.0 10″.0	9″.4 / 9″.2	6″.7 / 7″.5	5″.9 / 6″.0	Примѣчанія.
	ГЕРМАНІЯ.					
4	„Brandenburg“	24	—	—	—	Данныя остаются неизмѣнными до 1910 года.
5	„Kaiser Friedrich III“ .	—	20	—	90	
5	„Wittelsbach“	—	20	—	90	
5	„Braunschweig“	20	—	70	—	
5	„Deutschland“	20	—	70	—	
	ВЕЛИКОБРИТАНІЯ.					
8	„Royal Sovereign“ . . .	32	—	—	80	Данныя остаются неизмѣнны до 1909 года.
2	„Centurion“	8	—	—	20	
9	„Majestic“	36	—	—	108	
6	„Albion“	24	—	—	72	
8	„Formidable“	32	—	—	96	
5	„Duncan“	20	—	—	60	
2	„Triumph“	8	—	28	—	
8	„King Edward VII“ . .	32	32	—	80	
1	„Dreadnought“	10	—	—	—	Всего орудій.
2	„Lord Nelson“	8	20	—	—	
24	Итоги: Германіи	64	40	140	180	424
51	Итоги: Великобританіи.	210	52	28	516	806

въ приложеніи, заключающемъ въ себѣ болѣе подробныя данныя о судахъ англійскаго и германскаго флота, существующихъ въ настоящее время.

IV.

Современный германскій флотъ. Крейсера и минныя суда.

Германскій Морской Генеральный Штабъ твердо придерживается принципа, что военно-морскія операціи должны признавать своею прямою, непосредственною цѣлью лишь уничтоженіе непріятельскаго боевого флота. Въ противоположность этому, съ самаго великаго пробужденія въ Германіи правильныхъ военно-морскихъ идей въ 1888 году, ей никогда еще не приходилось быть свидѣтельницей такого раздѣленія мнѣній по основнымъ принципамъ веденія морской войны, которое въ настоящее время существуетъ и процвѣтаетъ между знатоками морского дѣла во Франціи: одна часть этихъ мыслителей усиленно проповѣдуетъ сосредоточеніе всего вниманія на истребленіи морской торговли непріятеля, другая же требуетъ лишь сонма подводныхъ лодокъ для пассивной охраны побережья. [17]) Военные принципы науки Клаузевица и

---

[17]). Это сообщеніе автора нѣсколько грѣшитъ своею точоостью, ибо времена управленія Камилла Пеллетана Морскимъ Министерствомъ во Франціи миновали, и теперь, по крайней мѣрѣ, правящіе круги этой страны вернулись на вѣрный путь въ постройкѣ новыхъ судовъ. Чрезмѣрность наличія броненосныхъ крейсеровъ флота этой страны признана оффиціально; развитіе подводнаго флота, хотя и идетъ впередъ, но на немъ уже не строятъ прежнихъ воздушныхъ замковъ, а всѣ кораблестроительные рессурсы, въ настоящее время, во Франціи направлены на постройку крупныхъ линейныхъ кораблей.

Примѣчаніе переводчика.

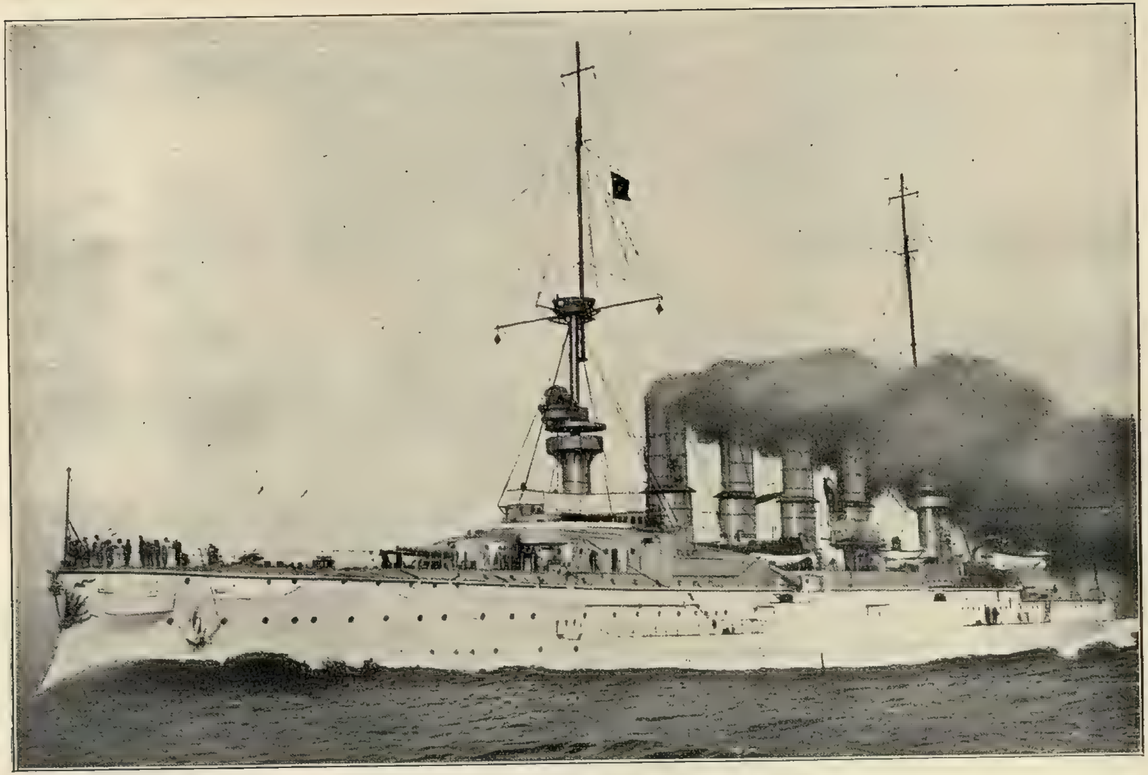
фонъ-Мольтке смѣло и полностью примѣнялись при созданіи Императорскаго Германскаго Флота безъ малѣйшаго намека на самое ничтожное отклоненіе отъ твердо намѣченной основной цѣли. Для любой націи линейный корабль является высшимъ матеріальнымъ воплощеніемъ морской силы, въ положеніи же Германіи его преимущественное значеніе увеличивается въ особенно сильной степени. Борьба Германіи за ея морское могущество не выразится войной, операціи которой развернутся по всему свѣту, а будетъ имѣть характеръ смертоноснаго и кровопролитнаго сосредоточенія всѣхъ наличныхъ боевыхъ силъ. Поэтому Германія стремится вылить всю свою наличную морскую силу въ формѣ линейныхъ кораблей и уберечь ее отъ губительнаго разсѣянія по всему свѣту, которое, въ теченіе стольких лѣтъ, оставляло берега самой Англіи столь открытыми и почти беззащитными противъ внезапнаго удара въ самое сердце страны. Если суждено будетъ случиться великой вооруженной борьбѣ за морское могущество, то для Германіи большіе бронепалубные крейсера оказались бы безполезны, а нужны будутъ только легкіе крейсера и исключительно для развѣдочной службы. Она не въ состояніи разсѣять повсюду свои морскія силы для защиты своей морской торговли, пренебрегая вмѣстѣ съ тѣмъ погоней и уничтоженіемъ беззащитныхъ непріятельскихъ коммерческихъ судовъ. Она отлично сознаетъ, что если ей удастся уничтожить непріятельскій боевой флотъ, то всѣ эти побочные призы—и кто знаетъ, какіе еще другіе,—само собою неминуемо окажутся въ ея неоспоримомъ владѣніи. Германскій флотъ, безъ всякаго сомнѣнія, будетъ состоять исключительно изъ линейныхъ кораблей и миноносцевъ при небольшомъ числѣ малыхъ, легкихъ и быстроходныхъ крейсе-

ровъ-развѣдчиковъ, конечно, въ томъ случаѣ, если морская политика этой страны будетъ продолжать быть столь же логичною и содержательною, какою она является въ настоящее время. На основаніи всего сказаннаго, въ германскомъ флотѣ при правильномъ и экономичномъ созданіи ея морской силы не должно быть мѣста и выродкамъ-броненоснымъ крейсерамъ.

Тѣмъ не менѣе, какъ въ англійскомъ, такъ и во французскомъ флотахъ этотъ родъ судовъ занимаетъ весьма твердое положеніе, входя въ значительномъ числѣ, какъ въ составъ вполнѣ готовыхъ судовъ, такъ и предусмотрѣнныхъ незаконченными программами судостроенія. Нельзя не замѣтить, что стадное начало не лишено вліянія на дѣятельность Адмиралтействъ, и наличіе броненосныхъ крейсеровъ въ германскомъ флотѣ нельзя приписать ничему другому, какъ слѣпому и неразумному стремленію „слѣдовать за своимъ вожакомъ“. Германскій флотъ насчитываетъ въ своемъ составѣ, въ настоящее время, восемь вполнѣ готовыхъ броненосныхъ крейсеровъ и два строющихся. Данныя первыхъ приводится въ слѣдующей таблицѣ:

Годъ спуска.	Названіе судна.	Водоизмѣщеніе.	Скорость въ узлахъ.	Артиллер. вооруженіе.
1897.	„Fürst Bismarck“	10,570 т.	19,0	Четыре 9″,4 Двѣнадцать 6″
1901.	„Prinz Heinrich“	8.759 „	20,0	Два 9″.4. Десять 6′.
1001.	„Prinz Adalbert“	8,858 „	20,0	По четыре 8″2, и десяти 6″.
1902.	„Fridriech Karl“	8,858 „	20,0	
1903.	„Roon“	9,350 „	21.0	
1904.	„Yorck“	9,350 „	21,0	
1906.	„Scharnhorst“	11,500 „	22,5	По восьми 8″,2 и шести 6″.
1906,	„Gneisenau“	11,500 „	22,5	

Приводить при семъ всѣ англійскіе броненосные крейсера. для показанія ихъ превосходства надъ германскими, не представляется надобно-



Германскій броненосный крейсеръ „Scharnhorst"

Водоизмѣщеніе 11.600 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: восемь 8″,2 и шесть 5″,9.

Ему однотипенъ броненосный крейсеръ „Gneisenau"

сти, [18]) достаточно для сего сдѣлать нѣкоторое общее сравненіе. Въ нашемъ флотѣ имѣется тридцать семь вполнѣ готовыхъ броненосныхъ крейсеровъ, [19]) построенныхъ не позже 1898 года и строится еще одинъ. Хотя этотъ родъ военнаго корабля не пользуется симпатіями многихъ авторитетовъ, тѣмъ не менѣе нельзя отрицать и того, что суда эти все же обладаютъ весьма цѣнными боевыми качествами. Поэтому не безъинтереснымъ является сравненіе типа нашихъ трехъ броненосныхъ крейсеровъ класса „Defence" съ германскими линейными кораблями типа „Wittelsbach" и броненоснымъ крейсеромъ типа „Yorck".

	„Defence"	„Wittelsbach"	„Yorck"
Водоизмѣщеніе . . .	14,600 т.	11,830 т.	9,350 т.
Проэк. скорость . .	23 узла.	18 узловъ.	21 узелъ
Нижн. бр. поясъ	Отъ 6″ до 4″.	Отъ 9″ до 4″.	Отъ 4″ до 3″.
Броня надъ нимъ . .	3″	$5^1/_2$″	4″.
Артиллерійское . . .	Четыре 9″, 2.	Четыре 9″, 4.	Чет. 8″,2.
вооруженіе	Десять 7″, 5.	Восемь 6″.	Десять 6″.
Вѣсъ залпа по тр. [20]).	2520 англ. ф.	2698 анг. ф.	1410 ан. ф.

Сравнительныя силы обоихъ флотовъ въ броненосныхъ крейсерахъ приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

---

[18]) Полный списокъ приведенъ въ приложеніи.

[19]) Къ маю 1908 года.

[20]) Вѣса выбрасываемаго металла въ одну минуту времени (см. примѣчаніе [14]) получаются для броненоснаго крейсера „Defence"— 6300 анг. фун., для броненосца „Wittelsbach"—7398 анг. ф., а для броненоснаго крейсера „Yorck"—5990 анг. фунтовъ.

Примѣчаніе переводчика.

Число судовъ.	Орудія: Англіи / Германіи — Имена судовъ.	12″ / 11″	9″.2 / 9″.4 / 8″.2	7″.5 / 6″.7	6″ / 5″.9	Примѣчанія.
	Германія.					
2	„Scharnhorst"	—	16	—	12	Данныя этой таблицы останутся безъ перемѣны до 1911 года.
2	„Roon"	—	8	—	20	
2	„Prinz Adalbert"	—	8	—	20	
1	„Prinz Heinrich"	—	2	—	10	
1	„Fürst Bismarck"	—	4	—	12	
	Англія.					
3	„Inflexible"	24	—	—	—	Брон. крейсера клас. „Defence" будутъ готовы лишь къ концу 1908 года.
3	„Defence" . , ...	—	12	30	—	
4	„Warrior"	—	24	16	—	
2	„Black Prince"	—	12	—	20	
6	„Hampshire"	—	—	24	36	
4	„Drake"	—	8	—	64	
6	„Cressy"	—	12	—	72	Всего орудій.
10	„Kent"	—	—	—	140	
8	Итоги: Германія . .	—	38	—	74	112
38	Итоги: Англія . . .	24	68	70	332	494

Превосходство англійскихъ броненосныхъ крейсеровъ передъ германскими въ значительной степени еще усиливается тѣмъ обстоятельствомъ, что изъ всѣхъ орудій, установленныхъ на послѣднихъ, лишь 8″, 2 пушки новаго образца въ состояніи пробить 6″ крупповскую броню, составляющую главную защиту всѣхъ нашихъ броненосныхъ крейсеровъ, кромѣ класса „Inflexible“, имѣющаго по ватерлиніи 7″ броневой поясъ и класса „Kent“, у котораго имѣется броня лишь въ 4″.

Что же касается бронированія германскихъ броненосныхъ крейсеровъ, то лишь классъ „Scharnhorst“ имѣетъ широкій 6″ броневой поясъ, „Fürst Bismarck“ же хотя и имѣетъ по ватерлиніи поясъ въ 8″, но чрезвычайно узкій, остальные же германскіе броненосные крейсера защищены лишь 4″ броней. На основаніи всего сказаннаго слѣдуетъ, что англійскіе броненосные крейсера при разстояніи въ 5,000 ярдовъ обладаютъ:

494 орудіями, могущими пробить броневую защиту броненосныхъ крейсеровъ типовъ „Roon“, „Prinz Adalbert“ и „Prinz Heinrich“,

162 орудіями, пробивающими на указанномъ разстояніи поясную броню крейсеровъ типа „Scharnhorst“ и

92 орудіями, которыя при этихъ условіяхъ пробьютъ даже броню броненоснаго крейсера „Fürst Bismarck“.

Германскіе же броненосные крейсера на томъ же разстояніи:

Не имѣютъ ни одной пушки, которая могла бы пробить поясную броню броненосныхъ крейсеровъ типа „Inflexible“,

112 орудій пробивающихъ броневую защиту крейсеровъ класса „Kent“, и

38 орудій, могущихъ пробить на указанномъ

разстоянiи броню всѣхъ прочихъ нашихъ броненосныхъ крейсеровъ.

Кромѣ артиллерiйскаго вооруженiя, существующiе германскiе броненосные крейсера уступаютъ нашимъ также и въ скорости, что наглядным образомъ показано въ нижепомѣщенной таблицѣ:

Броненосные крейсера, распредѣленные по скорости хода.

Скорости въ узлахъ.	25,0	23,0	22,5	21,0	20,0	19,0
Герман. брон. крейсера . .	—	—	2	3	2	1
Англ. брон. крейсера . . .	3	23	6	6	—	—

Въ заключенiе обзора броненосныхъ крейсеровъ Германiи, справедливость требуетъ замѣтить, что, судя по послѣднимъ своимъ программамъ кораблестроенiя, эта страна употребляетъ всѣ усилiя, чтобы поправить свое невыгодное, въ этомъ отношенiи, положенiе относительно англiйскаго флота. Руководствуясь Закономъ о Флотѣ и истекающими изъ него ассигнованiями на судостроенiе, Германiя имѣетъ въ настоящее время въ постройкѣ два броненосныхъ крейсера, а въ 1908, 1909 и 1911 годахъ будутъ начинаться постройкой еще по одному броненосному крейсеру въ каждый изъ этихъ годовъ [21]).

Строющiеся въ настоящее время броненосные крейсера, извѣстные подъ литерами „E“ и „F“, находятся на стапеляхъ въ Килѣ и Бременѣ, соотвѣтственно, и всѣ ихъ данныя хранятся въ строжайшей тайнѣ. Тѣмъ не менѣе, о первомъ изъ нихъ извѣстно, что его водоизмѣщенiе будетъ ра-

[21]) Это неверно. Кромѣ двухъ строющихся броненосныхъ крейсеровъ, по германской программѣ судостроенiя первый слѣдующiй броненосный крейсеръ подлежитъ закладкѣ лишь въ 1912 году.
Примѣчанiе переводчика.

вняться 14,760 тоннамъ, и, по слухамъ, его артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ десяти 11″ орудій при скорости хода въ 22,5 узла. Готовность этого судна пріурочивается къ 1909 году. Крейсеръ же „F“, проэктированный годомъ позже, будетъ около 19,000 тоннъ водоизмѣщенія, приближаясь по типу къ нашему линейному кораблю „Dreadnought“, съ предполагаемой артиллеріей въ двѣнадцать 11″ орудій, броневымъ поясомъ въ 8″ въ серединѣ судна, утоньшающимся до 6″ къ конечностямъ и при скорости хода въ 25,5 узла, достигаемой тюрбинными двигателями въ 50,000 силъ. Не ранѣе, какъ въ Февралѣ мѣсяцѣ сего года нѣкоторые элементы обоихъ этихъ кораблей, по слухамъ, „служили предметомъ измѣненій“, почему является весьма вѣроятнымъ, что данныя, по крайней мѣрѣ, крейсера „F“, по ихъ окончательномъ установленіи, представятъ намъ эти суда далеко не столь могущественными, какъ на то указываютъ вышеприведенные ихъ элементы. Во всякомъ же случаѣ, даже если дѣйствительныя данныя этихъ судовъ окажутся близкими къ тѣмъ, которыя мы объ нихъ имѣемъ въ настоящее время, то въ ближайшее время появленіе одного такого корабля въ германскомъ флотѣ врядъ ли будетъ въ состояніи нарушить наше превосходство надъ германскимъ флотомъ въ смыслѣ броненосныхъ крейсеровъ; къ тому же позволяется думать, что Британскому Адмиралтейству можно не спѣшить постройкой равносильныхъ противниковъ германскому броненосному крейсеру „F“, ибо весьма возможно, что этотъ корабль будетъ не сильнѣе нашихъ крейсеровъ типа „Inflexible“. Хотя по приведеннымъ даннымъ, этотъ корабль чуть не въ два раза сильнѣе нашего „Inflexible“, но представляется крайне невѣроятнымъ, чтобы Германія

была бы въ состоянiи извлечь изъ того же фунта стерлинговъ вдвое большую боевую силу, чѣмъ способны на то у насъ въ Англiи, ибо опредѣлившаяся теперь стоимость этого кораблявъ £ 1,825,000 лишь на сотню тысячъ фунтовъ больше стоимости крейсеровъ типа „Inflexible". Крейсеръ „F", какъ и „E", долженъ быть окончательно готовъ въ 1909 году, но многочисленныя измѣненiя первоначальныхъ данныхъ обоихъ этихъ судовъ въ значительной степени задержали ихъ постройку, почему весьма сомнительно, чтобы они были бы въ состоянiи начать кампанiю ранѣе 1911 года.

Въ общемъ, по отношенiю къ броненоснымъ крейсерамъ, какъ имѣемымъ въ настоящее время на службѣ, такъ и находящимся въ постройкѣ, Германiя не можетъ считать себя въ счастливомъ положенiи, и ей, взамѣнъ увлеченiя этимъ родомъ военныхъ судовъ, было бы лучше направить всю свою энергiю на постройку линейныхъ кораблей. Шести или восьми дюймамъ брони, при могущемъ быть великомъ боѣ между сосредоточенными морскими силами двухъ державъ, цѣна будетъ невелика.

Но, по-скольку Германiя заслужила въ только-что разобранномъ вопросѣ справедливыхъ упрековъ въ игнорированiи собственными интересами въ погонѣ за примѣромъ другихъ странъ, по-стольку эта страна достойна похвалы за то, что въ свое время, не увлеклась, подобно инымъ державамъ, абсурдными идеями, воплощенiемъ которыхъ явились огромные бронепалубные крейсера типа „Powerful". Задачи, которыя могутъ быть предъявлены бронепалубному крейсеру, подраздѣляются на три категорiи

1. Нападенiе на торговыя суда непрiятеля,
2. Защита своей морской торговли, и
3. Несенiе развѣдочной службы и наблюденiе за движенiями непрiятельскихъ морскихъ силъ.

Какъ выше нами было уже изложено, Германія придерживается взгляда, что лучшимъ способомъ для достиженія цѣлей, поставленныхъ въ 1-мъ и 2-мъ изъ указанныхъ пунктовъ, будетъ разбитіе боевого флота непріятеля; для выполненія же задачъ по 3-му пункту, эта страна строитъ исключительно суда небольшого водоизмѣщенія, руководствуясь тѣмъ соображеніемъ, что сфера дѣятельности ея развѣдчиковъ ограничивается предѣлами лишь Нѣмецкаго моря. На этомъ основаніи, въ германскомъ флотѣ съ 1898 года не строилось бронепалубныхъ крейсеровъ водоизмѣщеніемъ свыше 3800 тоннъ, скорость же ихъ за этотъ періодъ времени возросла съ 19 узловъ крейсеровъ класса „Freya“ до 24,5 узловъ новыхъ тюрбинныхъ крейсеровъ Ersatz „Pfeil“ [22]), Ersatz „Comet“, Ersatz „Jagd“ и Ersatz „Greif“, которые будутъ вполнѣ закончены постройкой въ промежутокъ времени съ Октября 1908 года до конца 1909 года. Послѣдними вполнѣ готовыми судами этого рода являются четыре крейсера типа „Königsberg“, водоизмѣщеніемъ въ 3420 тоннъ, со скоростью въ 23,5 узла, защищенные 2″ крупповской стали палубною бронею и вооруженные десятью 4″,1 орудіями и восемью 3-хъ фунтовыми пушками каждый. Ихъ непосредственными предшественниками были семь 23-хъ узловыхъ крейсеровъ типа „Hamburg“, которые на пробномъ пробѣгѣ въ 170 морскихъ миль всѣ превысили свою контрактную скорость а передъ ними были построены три крейсера типа „Frauenlob“ и семь—типа „Gazelle“.

Въ этомъ родѣ судовъ германскій флотъ зна-

---

[22]) По имѣемымъ свѣдѣніямъ крейсеръ „Ersatz Pfeil“, строющійся на казенной верфи въ Данцигѣ, будетъ имѣть не тюрбинный, а поршневой двигатель; остальные же перечисленные новые крейсера дѣйствительно будутъ имѣть тюрбины.

Примѣчаніе переводчика.

чительно впереди англійскаго, не только числомъ крейсеровъ, но и ихъ качествами. Въ теченіи послѣднихъ десяти лѣтъ мы построили полезныхъ для флота лишь четыре быстроходныхъ бронепалубныхъ крейсера, извѣстныхъ подъ именемъ класса „драгоцѣнныхъ камней“ („Diamond“, „Sapphire“, „Amethyst“ и „Topaze“). Хотя, кромѣ того, нами построено еще восемь судовъ, извѣстныхъ подъ именемъ „развѣдчиковъ“ (Scouts), но ихъ море ходныя качества столь плохи, что на практикѣ они не могутъ исполнить свое назначеніе. Германія же, съ своей стороны, за то же время построила не менѣе, какъ двадцать пять подобныхъ судовъ, и, если принять во вниманіе, что она строитъ свой флотъ для войны лишь въ Нѣмецкомъ морѣ, то окажется, что Великобританія, съ ея безчисленными заокеанскими интересами, въ смыслѣ легкихъ быстроходныхъ бронепалубныхъ крейсеровъ, находится еще въ значительно худшемъ положеніи, нежели то опредѣляется приведенными цифрами. Сравненіе типичныхъ судовъ этого рода въ обоихъ флотахъ приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Ersatz „Comet“.	„Topaze“	Scouts.
Водоизмѣщеніе . . .	3800 тоннъ	3000 тоннъ	2800 тоннъ.
Проэкт. скорость . .	24,5 узла.	22 узла.	25 узловъ
Запасъ угля	900 тоннъ.	500 тоннъ.	380 тоннъ.
Артиллер. вооруженіе	Десять 4″,1. Восемь мелк.	Двѣнадцать 4″. Восемь мелк.	Десять 12 фунт.

Легкое преимущество въ скорости нашихъ „развѣдчиковъ“ поглощается ихъ недостаточными запасами топлива, въ чемъ классъ „Topaze“ стоитъ также ниже германскихъ крейсеровъ. Изъ смѣтъ сего года усматривается наконецъ, что наше Адмиралтейство рѣшилось снабдить нашъ боевой флотъ болѣе подходящимъ образомъ этого рода судами, безъ которыхъ тяжелый флотъ, въ случаѣ

войны, можетъ быть поставленнымъ въ весьма невыгодное положеніе.

Крупнѣйшіе бронепалубные крейсера были построены Германіей въ періодъ времени съ 1892 по 1897 годъ. Въ подробномъ описаніи этихъ судовъ не представляется надобности, ибо ихъ роль въ военное время будетъ незначительна, главныя же черты этихъ кораблей приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Годъ спуска.	Имя крейсера.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Артиллер. вооруженіе.
1892	„Kaiserin Augusta" .	6300 тоннъ.	20,5 уз.	Двѣнадцать 6″.
1893	„Gefion"	3770 „	20,0 „	Десять 4″1.
1897	„Freya"	5880 т.	19,0 уз.	Два 8″,2. Восемь 6″.
1897	„Hertha"			
1897	„Victoria Luise" . .			
1897	„Vineta"			
1898	„Hansa"			

Кромѣ этихъ крейсеровъ, имѣется еще два старыхъ крейсера (1887—1888 г.): „Prinzess Wilhelm" и „Irene", водоизмѣщеніемъ въ 4300 тоннъ каждый и со скоростью въ 18 узловъ, вооруженные каждый по четыре 6″ и по восьми 4″,1 орудій, а также нѣкоторое число меньшихъ размѣрами и болѣе старыхъ крейсеровъ и канонерскихъ лодокъ, не имѣющихъ боевого значенія.

Кромѣ указанныхъ выше современныхъ крейсеровъ, британскій флотъ также обладаетъ извѣстнымъ числомъ крупныхъ и менѣе быстроходныхъ бронепалубныхъ крейсеровъ устарѣлыхъ типовъ, и въ этого рода судахъ имѣетъ даже значительное преимущество передъ германскимъ флотомъ. Но положеніе Англіи и Германіи, по отношенію къ заокеанскимъ интересамъ и обязательствамъ, столь различны, что простое сравненіе этого рода судовъ обоихъ флотовъ не даетъ возможности вывести изъ него какія-либо заключенія. Въ нѣкоторой степени, тѣмъ не менѣе, есть возможность провести различіе

между тѣми изъ упоминаемыхъ англійскихъ крейсеровъ, которые предназначены лишь для нападенія на чужую и защиты своей морской торговли и „показываніе флага"; и крейсерами, могущими нести развѣдочную службу при боевомъ флотѣ. Флоты Канала, Средиземнаго моря, Атлантическаго океана и „Отечественный", насчитывающіе въ своемъ составѣ, въ общемъ, не менѣе какъ тридцать два линейныхъ корабля, имѣютъ при нихъ лишь тринадцать бронепалубныхъ крейсеровъ, изъ которыхъ только три имѣютъ скорость превышающую двадцать узловъ. При Норской дивизіи „Отечественнаго" Флота, состоящей изъ одиннадцати линейныхъ кораблей, нѣтъ ни одного эскадреннаго развѣдчика.

Германскій же Активный Флотъ, состоящій изъ шестнадцати броненосцевъ, имѣетъ при нихъ шесть крейсеровъ-развѣдчиковъ, обладающихъ каждый скоростью хода не менѣе двадцати двухъ узловъ. Поэтому, имѣя въ виду особыя нужды обѣихъ странъ, нельзя сказать, что Германія обслуживается бронепалубными крейсерами въ меньшей степени, нежели Великобританія, несмотря на ихъ численное меньшинство въ настоящее время; по качествамъ же своимъ, германскіе бронепалубные крейсера несравненно болѣе соотвѣтствуютъ своимъ цѣлямъ, нежели англійскія этого рода суда.

Минныя суда.

Наиболѣе грозною отраслью германскаго флота являются его минныя флотиліи и нѣтъ оружія морской войны, которому было бы суждено съиграть болѣе важную роль въ вооруженномъ конфликтѣ, могущемъ возникнуть на сѣверѣ Европы, какъ минныя суда ихъ составляющія. Въ тѣ времена, когда ареною соревнованія морскихъ силъ было Средиземное море, появленіе самодвижущейся мины, какъ

новаго оружія морской войны, грозило весьма серьезно пошатнуть положеніе, занимаемое Великобританіей въ этихъ водахъ, а на созданіе Франціей миноносныхъ базъ на Корсикѣ и на сѣверѣ Африки, во многихъ кругахъ, смотрѣли, какъ на серьезную угрозу нашему морскому господству. Съ тѣхъ же поръ, какъ Нѣмецкому морю перешло то важное значеніе, которое прежде приписывалось Средиземному морю, мощность минныхъ судовъ, какъ оружія, могущаго быть направленнымъ противъ насъ, возросла въ огромныхъ размѣрахъ. Ограниченныя водныя пространства представляютъ собою идеальное поле дѣятельности для этого рода судовъ, и десять лѣтъ тому назадъ Средиземное море считалось пригоднымъ для операцій миноносцевъ. Но, въ то время, какъ это море имѣетъ въ длину 2200 морскихъ миль, а наибольшую ширину свыше 1000 миль, Нѣмецкое море лишь 700 миль длиною (отъ Дувра до Шотландскихъ острововъ) и шириною только 400 миль. Въ Нѣмецкомъ морѣ, въ настояшее время, имѣется столько же миноносныхъ базъ возможно враждебнаго намъ флота, сколько ихъ было десять лѣтъ тому назадъ въ Средиземномъ морѣ и онѣ находятся въ предѣлахъ легко возможной атаки отъ нашихъ портовъ, въ которыхъ въ любой моментъ всегда находится нѣкоторое число нашихъ броненосцевъ и крупныхъ крейсеровъ. Перемѣны въ морской политикѣ послѣднихъ временъ особенно подчеркнули важное значеніе минныхъ судовъ на обоихъ берегахъ Нѣмецкаго моря, что со стороны Великобританіи выразилось новымъ ихъ распредѣленіемъ, а со стороны Германіи, не нуждающейся въ какихъ-либо распредѣленіяхъ или раздѣленіяхъ своихъ силъ, — въ постройкѣ новыхъ миноносцевъ.

По численности судовъ, германскій минный

флотъ значительно ниже англійскаго; но при этомъ надо замѣтить, что нѣтъ другой, кромѣ миноносцевъ, отрасли во флотѣ, для которой не была бы столь жизненно важна постоянная готовность къ военнымъ дѣйствіямъ и способность постояннаго пребыванія на опасныхъ пунктахъ. Впрочемъ, подобныя соображенія скорѣе относятся по смыслу ихъ къ главамъ о Нѣмецкомъ морѣ вообще, а потому теперь мы займемся лишь общимъ сравнительнымъ разсмотрѣніемъ силъ минныхъ флотилій при флотахъ обѣихъ державъ. Принимая въ разсчетъ, какъ уже построенныя, такъ и строющіяся въ настоящее время этого рода суда, ихъ общую силу можно выразить нижеслѣдующей таблицею:

Контрактная скорость.	Англ. миноносцы.	Герм. миноносцы.
Свыше 30 узловъ хода . . .	16	2
Отъ 27 до 30 узловъ . . .	106	73
Менѣе 27 узловъ хода . . .	34	7
Всего	156	82 [23])

Продолжительностью служебной пригодности эскадреннаго миноносца, вообще, признается срокъ около десяти лѣтъ, и въ германскомъ флотѣ эти суда, при достиженіи ими двѣнадцатилѣтняго возраста регулярно замѣняются вновь построенными миноносцами, хотя, до нѣкоторой степени, эта замѣна все же является иногда лишь номинальною,

[23]) Въ альбомѣ „Fighting Ships“ Fred. Jane'a (изданіе 1906—7 года) говорится про германскіе миноносцы:

„Эти миноносцы представляютъ собою превосходныя мореходныя суда солидной постройки, опробованныя при пріемныхъ испытаніяхъ въ дѣйствительно свѣжую погоду для гарантіи ихъ отъ проникновенія воды и течи при любыхъ обстоятельствахъ. Эти суда, вопреки распространенному о миноносцахъ мнѣнію, отнюдь не чрезмѣрно деликатны и ломки, и всѣ безъ исключенія свободно даютъ свои контрактныя скорости и даже въ состояніи превышать ихъ“.

ибо случается, что миноносцы, подлежащіе по закону исключенію изъ списковъ, все же еще нѣкоторое время остаются на службѣ, но уже будучи замѣнены вновь построенными. Въ британскомъ же флотѣ для судовъ никакихъ предѣльныхъ возрастовъ не установлено, хотя и замѣчается все ростущее сознаніе въ необходимости установленія подобной системы. Съ тѣхъ поръ, какъ мы только начали строить эскадренные миноносцы, что было въ 1893 году, въ англійскомъ флотѣ еще не было случая, чтобы хотя одинъ изъ нихъ былъ бы исключенъ изъ списковъ судовъ флота за потерю имъ, вслѣдствіе долговременной службы, своей дѣеспособности; за потерей нѣсколькихъ миноносцевъ отъ аварій въ морѣ, въ этотъ періодъ времени мы не теряли ни одного миноносца по приведеннымъ соображеніямъ, если не считать продажу на сломъ миноносца „Skate", послѣ того, что имъ пользовались въ качествѣ мишени для опытной стрѣльбы. Тѣмъ не менѣе, неудовлетворительная дѣеспособность и ненадежность старыхъ нашихъ миноносцевъ обращаетъ на себя всеобщее вниманіе, и если теперь же сдѣлать строгій осмотръ всѣхъ нашихъ минныхъ судовъ, то по крайней мѣрѣ отъ сорока до пятидесяти миноносцевъ прійдется исключить изъ списковъ, какъ совершенно непригодныхъ къ дальнѣйшей службѣ. Пока они еще будутъ состоять на службѣ, они будутъ лишь способствовать ложному представленію о дѣйствительной силѣ нашего флота, вводя въ заблужденіе тѣхъ, кто не знаетъ сколь быстрымъ и разрушительнымъ образомъ развиваются у этого рода судовъ подъ вліяніемъ тягостей и напряженія военнаго времени даже самые ихъ незначительные недостатки. Поэтому будетъ не безъинтересно сравнить англійскій и германскій минные флоты въ зависимости отъ возраста соста-

вляющихъ ихъ судовъ, считаемаго со времени ихъ спуска:

	Англ. мин-цы.	Герм. мин-цы.
Возраста болѣе 12-ти лѣтъ	18	7
Возраста отъ 10-ти до 12-ти лѣтъ .	57	—
Возраста отъ 5-ти до 9-ти лѣтъ . .	35	27
Строющіеся и моложе 5-ти лѣтъ . .	46	48

Главный выводъ, который мы получаемъ изъ этихъ цифръ, это тотъ, что числомъ миноносцевъ Германія медленно, но постепенно перегоняетъ насъ, и какъ только мы, наконецъ, признаемъ фактъ, что наши миноносцы, построенные до 1898 года, болѣе не пригодны для той работы, которая ляжетъ на нихъ въ военное время, то истекающее изъ этого заключенія исключеніе изъ списковъ полностью двухъ первыхъ въ только что приведенной таблицѣ категорій нашихъ миноносцевъ, создастъ въ обществѣ настоящую панику. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что если продолжительностью службы миноносцевъ будетъ принятъ десятилѣтній срокъ, то для того, чтобы постоянно сохранять то ихъ число, которое у насъ имѣется въ настоящее время, нужно, по крайней мѣрѣ, начинать ежегодно постройку не менѣе какъ пятнадцати новыхъ миноносцевъ. Нашими же программами судостроенія за три послѣднихъ года 1905—6, 1906—7 и 1907—8, предусмотрѣна постройка всего тринадцати новыхъ эскадренныхъ миноносцевъ [24]), что

[24]) Желая въ настоящемъ переводѣ придерживаться номенклатуры судовъ, принятой въ нащемъ флотѣ, мы переводимъ слово „destroyer", принятымъ у насъ названіемъ „эскадренный миноносецъ", руководствуясь лишь соотвѣтственными размѣрами и прочими конструктивными данными судовъ, а не ихъ назначеніемъ. Если же руководствоваться симъ послѣднимъ, то, по смыслу, это наше названіе болѣе подходитъ только къ германскимъ этого типа судамъ, но не къ англійскимъ. Такъ, напримѣръ, далѣе встрѣчающееся названіе „coastal destroyer", изъ за невозмож-

поведетъ неминуемо къ уменьшенію общаго числа нашихъ эскадренныхъ миноносцевъ на тридцать два, ибо предѣльный возрастъ за эти три года долженъ вывести изъ строя по пятнадцати судовъ этого типа, а за три года всего сорокъ пять миноносцевъ. За это самое время Германія строитъ тридцать новыхъ эскадренныхъ миноносцевъ, изъ которыхъ теперь восемнадцать уже вполнѣ готовы и находятся въ строю.

Что касается малыхъ миноносцевъ, то Германское Адмиралтейство не строило вовсе этихъ судовъ съ 1898 года и до прошлаго 1907 года, когда заказаны были вновь двѣнадцать 25-ти узловыхъ миноносцевъ малаго водоизмѣщенія [25]), до сего же заказа, относительно минныхъ судовъ, все вниманіе было обращено на постройку болѣе крупныхъ, болѣе сильныхъ и мореходныхъ эскадренныхъ миноносцевъ. Поэтому въ германскомъ флотѣ въ настоящее время малыхъ миноносцевъ сравнительно мало, и общее ихъ число доходитъ лишь до сорока одного, причемъ скорость ихъ хода не превышаетъ двадцати шести миль въ часъ. Англія же все время постоянно включала въ свои программы судостроенія постройку малыхъ миноносцевъ, хотя въ последнее время была попытка ввести для новѣйшаго типа этого рода судовъ новую классификацію „прибрежныхъ контръ-миноносцевъ“, ради которой, при сравненіяхъ нашего миннаго флота съ германскимъ, нерѣдко можно видѣть эти „прибрежные контръ-миноносцы“ включенными въ число нашихъ эска-

---

ности, безъ нарушенія смысла, придержаться въ этомъ случаѣ нашей терминологіи, пришлось перевести названіемъ „прибрежный контръ-миноносецъ“, ибо изъ нашихъ двухъ оффиціальныхъ терминовъ—миноносецъ и эскадренный миноносецъ, оба въ данномъ случаѣ непримѣнимы. *Примѣчаніе переводчика.*

[25]) Вполнѣ достовѣрныхъ свѣдѣній объ этомъ пока еще не имѣется. *Примѣчаніе переводчика.*

дренныхъ миноносцевъ. Тѣмъ не менѣе, по крайней мѣрѣ, со стороны нашего Адмиралтейства, эта претензія въ настоящее время оставлена, и эти миноносцы занимаютъ свое настоящее мѣсто среди прочихъ малыхъ миноносцевъ, общее число которыхъ въ англійскомъ флотѣ достигаетъ девяноста девяти, включая и тѣ строющіеся двѣнадцать, которые предусмотрѣны программой судостроенія 1907—8 года. Изъ этого всего видно, наши силы въ этого рода судахъ значительно превышаютъ германскія, но при этомъ не надо упускать изъ виду, что слабыя качества этихъ судовъ, какъ въ смыслѣ мореходности, такъ и способности продолжительное время держаться въ морѣ, даютъ имъ очень малый операціонный радіусъ отъ ихъ береговыхъ базъ. Назначеніе этихъ миноносцевъ какъ нельзя лучше характеризовано первоначально примѣнявшимся къ нимъ прилагательнымъ „прибрежный“, т. е. та роль для флота, на которую Германія имѣетъ склонность тратить свою энергію въ возможно меньшей степени.

Тому же препочтительному направленію, выражающемуся въ здравомъ пренебреженіи къ оборонительнымъ дѣйствіямъ на морѣ и проведенію въ жизнь идеи мощнаго и ничѣмъ не связаннаго наступленія, какъ единственнаго средства достичь плодоносныхъ результатовъ своихъ морскихъ вожделѣній, Германія обязана сравнительнымъ недостаткомъ интереса къ подводнымъ лодкамъ. Этого рода судовъ у насъ имѣется тридцать девять совершенно готовыхъ и двадцать строющихся и предполагаемыхъ къ закладкѣ, всего пятьдесятъ девять лодокъ, въ то время какъ Германія ихъ имѣетъ лишь двѣ. Пока подводная лодка будетъ находиться въ настоящей стадіи ея развитія, она, какъ и упраздненная мина Бреннана, столь же мало будетъ

Флотилія германскихъ эскадренныхъ миноносцевъ, маневрирующихъ съ эскадрой Активнаго Флота

полезна для мужественной морской державы, ибо также, какъ и эта мина, неразрывно будетъ привязана къ пассивной оборонѣ береговъ и портовъ. Поэтому нѣтъ основаній полагать, что при подобномъ состояніи подводнаго плаванія, численное отношеніе подводныхъ судовъ Англіи и Германіи въ ближайшемъ будущемъ можетъ подвергнуться значительному измѣненію. При этихъ обстоятельствахъ въ германскомъ флотѣ нѣтъ мѣста подводнымъ лодкамъ, но когда подводныя суда въ размѣрахъ и мореходныхъ качествахъ достигнутъ свойствъ, примѣрно эскадреннаго миноносца, могущаго оперировать у береговъ Нѣмецкаго моря, противоположныхъ тѣмъ, гдѣ находятся его базы, тогда Германія серьезно займется вопросомъ подводнаго плаванія. Въ настоящемъ, какъ и въ прошломъ, она предпочитаетъ предоставить производить опыты съ новымъ оружіемъ другимъ странамъ, хотя закономъ 1907 года Рейхстагъ ассигновалъ впредь по четверти милліона фунтовъ стерлинговъ ежегодно на развитіе этого дѣла въ германскомъ флотѣ. Представляется не маловѣроятнымъ, что этому внезапному проявленію интереса въ новомъ направленіи способствовалъ превосходный опытный переходъ германской подводной лодки „U. 1.“, которая недавно совершила самостоятельное плаваніе въ 600 миль. Пока Германія не откажется отъ идей наступленія, столь краснорѣчиво внѣдренныхъ въ настоящую организацію ея флота, пока эта страна не разсталась съ ея морскими стремленіями, не допуская для своего флота возможности быть разбитымъ и свои берега заблокированными непріятельскими морскими силами, до тѣхъ поръ Германское Адмиралтейство не будетъ удѣлять серьезнаго вниманія подводнымъ лодкамъ, если настоящія качества этого рода судовъ не подвергнутся значительнымъ усовершен-

ствованіямъ. Франція—страна подводнаго флота; ея флотъ въ настоящее время обладаетъ девяносто девятью подводными лодками разныхъ типовъ, и оффиціальнымъ основаніемъ подобнаго рода морской политики этой страны является ея убѣжденіе въ томъ, что, не имѣя возможности соперничать съ Англіей своимъ мореходнымъ флотомъ, она приведена къ необходимости озаботиться лишь охраной своего побережья, насколько это для нея представляется возможнымъ. До подобнаго разочарованія въ своихъ силахъ и признанія въ своей слабости Германія еще не опускалась.

На пользованіе минами загражденія въ качествѣ оружія морской войны Германія обратила серьезное вниманіе въ самое послѣднее время, что явилось результатомъ того огромнаго успѣха, который это оружіе завоевало себѣ въ минувшую русско-японскую войну. На послѣдней Гаагской Конференціи Германія, хотя и соглашалась на подписаніе постановленія, абсолютно воспрещавшаго пользоваться минами загражденія въ теченіи ближайшихъ семи лѣтъ, но заявила категорическій отказъ ограничивать себя въ пользованіи минами загражденія по истеченіи этого срока. Временное запрещеніе Конференціей принято не было и теперь эта держава готовится къ употребленію этого оружія въ такихъ размѣрахъ, что, когда прійдетъ время пользованія имъ, она заставитъ человѣчество содрогнуться отъ достигнутыхъ въ этомъ направленіи результатовъ. Германская пресса заявляетъ, что этимъ оружіемъ германскій флотъ будетъ пользоваться для всевозможныхъ цѣлей. Вмѣсто блокады, суда этого флота будутъ разбрасывать мины передъ входами въ наши коммерческіе порта, эти мины будутъ разсѣиваться и въ открытомъ морѣ на возможныхъ путяхъ нашего

флота, какъ военнаго, такъ и коммерческаго; для этихъ цѣлей Германія строитъ специальныя суда, имѣющія способность ставить мины загражденія съ возможной быстротой и наименьшею замѣтностью производства этой операціи. Для подобныхъ судовъ ничего не можетъ быть легче разсѣянія минъ въ устьѣ Темзы, что не только нанесетъ серьезный вредъ морской торговлѣ Лондона, но и поставитъ военныя суда, находящіяся въ портахъ Чатама и Ширнесса въ весьма рискованное положеніе при ихъ попыткахъ выйти въ открытое море. Въ составъ германскаго флота недавно вступили два новыхъ спеціально построенныхъ минныхъ заградителя „Nautilus“ и „Albatross“. Что же касается Великобританіи, то у насъ пока довольствуются лишь превращеніемъ старыхъ крейсеровъ въ минные заградители. Крейсера „Iphigenia“ и „Thetis“ уже приспособлены для этой цѣли, къ соотвѣтствующимъ же работамъ на крейсерахъ „Melampus“, „Intrepid“ и „Apollo“ приступаютъ въ настоящее время.

Данныя Англійской морской артиллеріи.

Калибръ орудія.	Марка орудія.	Длина орудія въ калибрахъ.	Вѣсъ орудія.	Вѣсъ бронебойнаго снаряда.	Начальная скорость въ футо-секундахъ.	Пробиваніе Крупповской брони снарядомъ съ наконечникомъ на разстояніи: 5000 ярд.	Пробиваніе Крупповской брони снарядомъ съ наконечникомъ на разстояніи: 3000 ярд.	Среднее число выстрѣловъ въ минуту.
Дюймы.			Тонны.	Англ.ф.		Дюймы.	Дюймы.	
13,5	I.	30	67,0	1250	2016	9,0	12,0	0,4
12	XI.	45	58,0	850	2900	17,5	22,0	1,0
12	IX.	40	50,0	850	2750	16,0	20,0	1,0
12	XIII.	35	46,0	850	2367	11,5	14,5	1,0
10	Новое.	45	32,5	500	2800	11,5	14,5	1,0
10	Старое.	32	29,0	500	2040	5,5	7,5	0,6
9,2	XI.	50	30,0	380	2800	10,0	13,0	—
9,2	IX & X.	45	27,0	380	2640	8,75	11,25	2,0—3,0
9,2	VIII.	40	25,0	380	2347	6,75	9,25	2,0—3,0
9,2	VII—III.	30	24,0	380	2065	4,0	6,5	0,8
7,5	II.	50	16,0	200	2800	6,5	9,25	2,0—3,0
7,5	I.	45	14,0	200	2600	5,75	7,5	2,0—3,0
6	IX & X.	50	7,5	100	2800	4,0	5,5	7,0
	VII—VIII.	45	7,5	100	2535	3,0	4,5	7,0
6	Скрѣпленныя проволокой.	40	7,0	100	2200	—	—	8,0
4,7	Скрѣпленныя проволокой.	40	2,0	40	2188	—	—	—
4	Скрѣпленныя проволокой.	40	1,33	25	2300	—	—	—
3,5	18-ти фун.	—	—	18	—	—	—	—
3	12-ти фун.	28	0,60	12	2200	—	—	—
—	14-ти ф. V.	—	—	—	—	—	—	—

Данныя Германской морской артиллеріи.

Калибръ орудія. Въ дюймахъ.	Калибръ орудія. Въ сантиметрахъ.	Длина орудія въ калибрахъ.	Вѣсъ орудія.	Вѣсъ бронебойнаго снаряда.	Начальная скорость въ футо-секундахъ.	Пробиваніе Крупповской брони снарядомъ съ наконечникомъ на разстояніи: 5000 ярдовъ.	Пробиваніе Крупповской брони снарядомъ съ наконечникомъ на разстояніи: 3000 ярдовъ.	Среднее число выстрѣловъ въ минуту.
			Тонны.	Англ. ф.		Дюймы.	Дюймы.	
11	28	50 [26])	49,0	760	3250	18,5	22,0	—
11	28	40	34,0	595	2854	12,0	15,0	1,0
11	28	40	44,0	474	2296	6,0	8,5	0,25
11	28	35	43,5	474	2231	5,0	7,5	0,25
9,4	24	40	21,0	309	2900	8,5	11,25	1,5
9,4	24	40	21,0	309	2500	7,5	10,25	1,5
9,4	24	35	22,0	252	2300	5,5	8,0	2,0
8,2	21	40	16,0	242,5	2526	6,5	9,0	3,0
6,7	17	40	8,0	132	2887	5,25	6,75	5,0
5,9	15	40	5,0	88	2460	3,5	5,0	7,0
5,9	15	35	5,5	88	2230	—	2,5	7,0
4,1	10,5	40	1,5	38	2300	—	2,0	8,0
4,1	10,5	35	1,25	38	2000	—	—	8,0
3,4	8,8	35	1,25	24	2788	—	—	10,0
3,4	8,8	30	0,75	15,5	2165	—	—	10,0
2	5	—	—	6	2165	—	—	12,0

[26]) Орудія для новыхъ судовъ, еще нигдѣ не установленныя.

V.

Германскія кораблестроительныя средства.

До созданія настоящей Германской Имперіи Данцигъ, въ полномъ смыслѣ слова, былъ единственнымъ караблестроительнымъ центромъ во всѣхъ тѣхъ государствахъ, кои вошли въ ея составъ. Первою изъ современныхъ германскихъ кораблестроительныхъ верфей была основанная въ 1827 году въ упомянутомъ городѣ нѣкіимъ J. W. Klawitter'омъ; нѣсколькими годами позже въ Данцигѣ же основанъ былъ заводъ Danziger Maschinenfabrik und Schiffswerft-Aktiengesellschaft Johannsen & Co, а по Приказу Совѣта отъ 1 Мая 1844 года начало свое существованіе и нынѣшнее Императорское Данцигское Адмиралтейство. Получившая всемірную извѣстность фирма Schichau основалась въ этомъ городѣ въ тридцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія и въ 1855 году выстроила первый винтовой пароходъ „Borussia", а въ 1877 году первый германскій мореходный миноносецъ. Послѣ войны 1870—71 годовъ, когда во главѣ морского дѣла Германской Имперіи сталъ von Stosch, никакихъ трудовъ и усилій не жалѣлось на развитіе отечественной желѣзной и стальной промышленности, начинавшей въ то время становиться столь необходимой для судостроенія. Отсутствіе узкихъ идей и ложной экономіи по отношенію къ развитію этой отрасли промышленности содѣйствовали быстрому прогрессу Германской Имперіи, и, хотя вначалѣ въ этой странѣ приходилось платить до-

вольно высокія цѣны за продукты своей промышленности, вслѣдствіе прибыльности предпріятій, большіе желѣзодѣлательные и сталелитейные заводы Вестфаліи, Силезіи и Прирейнской Пруссіи вскорѣ на столько расширили и улучшили свое оборудованіе, что вскорѣ у нихъ явилась возможность понизить цѣны на вырабатываемые ими матеріалы до уровня заграничной стоимости ихъ. Въ 1897 году въ Рейхстагъ былъ представленъ весьма интересный отчетъ, выясняющій развитіе германской судостроительной промышленности съ 1870 года. По этому отчету число судостроительныхъ верфей въ Германіи въ 1870 году было семь, въ 1897 же году ихъ стало тридцать девять. За этотъ же періодъ времени число рабочихъ на этихъ кораблестроительныхъ заводахъ возросло съ 2800 до 37,750. Теперь въ Германской Имперіи насчитывается всего до сорока семи судостроительныхъ верфей, и изъ нихъ въ 1905 г. на Императорскихъ Адмиралтействахъ работало до 16,400 человѣкъ [27]), а на двадцати восьми наиболѣе значительныхъ частныхъ верфяхъ въ томъ же году было занято работою 41,051 человѣкъ, что въ суммѣ даетъ для этого года общее число рабочихъ въ 57,451 человѣкъ, не считая мелкихъ заводовъ этой спеціальности [28]).

Правительственныхъ верфей въ Германіи три— двѣ въ Балтійскомъ морѣ, въ Килѣ и въ Данцигѣ, и одна въ Нѣмецкомъ морѣ—въ Вильгельмсгавенѣ, всего, въ общей сложности, съ семью элингами [29]).

---

[27]) Къ концу 1907 года это число возросло до 17,434, не считая высшихъ чиновъ. *Примѣчаніе переводчика.*

[28]) Цифровыя данныя германскаго судостроенія помѣщены въ приложеніи VII.

[29]) Не семь, а восемь, ибо въ Данцигѣ имѣется не два, а три казенныхъ элинга, расположенныхъ одинъ возлѣ другого. Среднимъ элингомъ, для большаго простора, пользуются сравнительно рѣдко.

Постройка новыхъ судовъ дается преимущественно частнымъ фирмамъ, что же касается казенныхъ заводовъ, то вообще можно сказать, что въ Вильгельмсгавенѣ строются преимущественно линейные корабли, въ Килѣ — броненосные крейсера, а въ Данцигѣ суда меньшаго размѣра. Автору недавно удалось посѣтить казенныя кораблестроительныя верфи Киля и Вильгельмсгавена, но въ подробномъ ихъ описанiи не представляется надобности; какъ и все нѣмецкое, они могутъ для всѣхъ служить образцомъ въ смыслѣ организацiи дѣла. Каждому человѣку, работающему тамъ, дано свое опредѣленное дѣло, выполненiемъ котораго онъ смѣло гордится, что представляетъ собою огромную разницу съ организацiей подобныхъ работъ въ Англiи, гдѣ все основано на механическомъ и валовомъ ихъ выполненiи. Результатомъ этой германской системы является несравнимое съ любымъ флотомъ превосходсто въ качествѣ, какъ матерiала, такъ и работы. Несмотря на значительное время проводимое германскимъ флотомъ въ морѣ, отсутствiе несчастiй и аварiй съ его судами вызываетъ удивленiе даже нашихъ моряковъ и было бы предметомъ зависти плательщиковъ налоговъ любой страны, если бы имъ этотъ фактъ былъ бы извѣстенъ и должнымъ образомъ ими оцѣненъ. При работахъ въ германскихъ казенныхъ портахъ денежные штрафы, какъ за хищенiя, такъ и за порчу матерiала дурною работою непомѣрно высоки, и потому нельзя разсчитывать на то, что суда, построенныя и ремонтируемыя при подобныхъ условiяхъ, окажутся „разваливающимися“ въ нужный моментъ, не только тѣмъ увеличивая стоимость экстренной починки,

Всѣ эти три элинга совершенно одинаковы по размѣрамъ и годны для судовъ лишь до 6000 тоннъ, почему къ элингамъ большого размѣра причислены быть не могутъ. *Примѣчанiе переводчика.*

но и вообще требуя большихъ расходовъ на постройку и ремонтъ флота къ тому времени, когда отъ него можетъ потребоваться активная дѣятельность. При этомъ, хотя изъ германскаго рабочаго, какъ бы ытягивается для использованія вся его энергія и знанія, тѣмъ не менѣе про него совершенно нельзя сказать, что онъ является такимъ уже придавленнымъ и пришибленнымъ человѣкомъ, какъ въ этомъ многіе склонны насъ убѣждать. Для пользованія рабочаго класса въ Германіи имѣются особые театры и мѣста для развлеченій, а также харчевни и столовыя, въ которыхъ германскій рабочій можетъ получать самую разнообразную пищу, и притомъ по столь умѣреннымъ цѣнамъ и такого качества, что даже англійскій рабочій, зарабатывающій до одной гинеи въ недѣлю, позавидовалъ бы любому изъ своихъ германскихъ коллегъ. На рабочаго въ Германіи смотрятъ какъ на залогъ благосостоянія націи. Ему даютъ чувствовать, что при зависимости будущности его Имперіи отъ флота, эта будущность въ огромной степени есть дѣло его рукъ, которыя должны своей работой обезпечить дѣеспособность морскихъ силъ страны, и уже по этой одной причинѣ, не говоря и о другихъ въ Германіи обращается большое вниманіе на то, и чтобы не давать рабочему классу никакихъ поводовъ къ жалобамъ на свое положеніе. У насъ въ Англіи, при всемъ нашемъ демократическомъ направленіи, это дѣло не стоитъ на такой же высотѣ. Происшествія, имѣвшія мѣсто въ теченіи послѣднихъ мѣсяцевъ въ Вульвичѣ, не могли бы случиться въ Германіи.

Съ кораблестроительной точки зрѣнія, какъ то было упомянуто выше, частныя судостроительныя фирмы въ Германіи гораздо болѣе значительны, нежели казенныя верфи. Нижеслѣдующая таблица

вкратцѣ даетъ ясное представленіе о кораблестроительныхъ средствахъ этой страны, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ по отношенію наличія элинговъ, а также и приближеннаго числа людей, занятыхъ работами на каждой изъ поименованныхъ верфей.

НАЗВАНІЯ ВЕРФЕЙ.	Число построенныхъ верфью.		Число элинговъ.		Число рабочихъ.
	Линейн. корабл.	Бронен. крейсер.	Большихъ.	Малыхъ.	
Императорскія верфи:					
Въ Килѣ	1	5	3	—	7500
Въ Вильгельмсгавенѣ	7	—	2	—	4500
Въ Данцигѣ	—	—	1	1 [30])	3500
Частныя верфи:					
„Germania“ (Круппа) въ Килѣ	7	—	7	3	3000
„Vulcan“ въ Штеттинѣ	5	—	7	—	7000
„Schichau“ въ Данцигѣ и въ Эльбингѣ	5	—	7	8	7500
„Blohm & Voss“ въ Гамбургѣ	1	3	6	—	5100
„Weserwerft“ въ Бременѣ	—	1	4	4	2200

Въ теченіи послѣдняго года или двухъ, у насъ не мало обсуждалась способность Германіи въ смыслѣ обширнаго и быстраго судостроенія. Знаменитымъ меморандумомъ Лорда Selborne (ноябрь 1905 года) было установлено, что въ будущемъ постройка британскихъ броненосныхъ судовъ, считая съ укладки первыхъ килевыхъ листовъ до полной готовности корабля къ плаванію, будетъ продолжаться не болѣе двухъ лѣтъ. Но это прево-

[30]) См. примѣчаніе [29])

Примѣчаніе переводчика.

сходное направленіе вскорѣ было оставлено, и постройка нашихъ броненосныхъ крейсеровъ типа „Inflexible“ будетъ продолжаться не менѣе тридцати мѣсяцевъ для каждаго; но, тѣмъ не менѣе, этотъ вопросъ возбудилъ не мало къ нему интереса, результатомъ чего, во многихъ кругахъ получились заявленія, что столь скорая постройка невозможна ни въ какой другой странѣ. Этотъ взглядъ получилъ у насъ всеобщее распространеніе какъ и все, что поощряетъ наше національное самомнѣніе (напримѣръ разсказы о томъ, что нашъ броненосецъ „Dreadnought“ можетъ въ единственномъ числѣ считаться равносильнымъ всему германскому флоту), тогда какъ Графъ Эрнстъ фонъ-Ревентловъ, издатель общеизвѣстнаго нѣмецкаго журнала „Ueberall“, собравъ по сему вопросу справки у различныхъ судостроительныхъ фирмъ въ Германіи, получилъ отъ нихъ нижеслѣдующіе отвѣты:

Заводъ „Vulcan“ въ Штеттинѣ:

„Мы въ состояніи закладывать изъ году въ годъ по два линейныхъ корабля и по два броненосныхъ крейсера упомянутыхъ размѣровъ 18.000 и 15,000 тоннъ соотвѣтственно. Къ тому же возможно сократить время постройки этихъ судовъ приблизительно до срока отъ двадцати четырехъ до тридцати мѣсяцевъ, при условіи, что изготовленіе орудій и брони соотвѣтственными поставщиками не будетъ задерживать постройки судовъ“.

Заводъ „Germania“ Круппа въ Килѣ.

„Мы можемъ сократить время для постройки линейнаго корабля или броненоснаго крейсера до періода отъ двадцати четырехъ до тридцати мѣсяцевъ. Имѣя семь большихъ элинговъ, мы можемъ закладывать ежегодно, по меньшей мѣрѣ, по два корабля самыхъ большихъ размѣровъ“.

Заводъ „Schichau“ въ Данцигѣ.

„Германскія верфи легко могутъ строить втрое больше судовъ, чѣмъ заказывается Германскимъ Адмиралтействомъ въ настоящее время, но сокращенія срока постройки судовъ быть не можетъ. Существующая теперь продолжительность постройки въ тридцать шесть мѣсяцевъ весьма коротка“.

Заводъ „Blohm & Voss“ въ Гамбургѣ.

„Мы можемъ закладывать ежегодно по два большихъ судна, линейные корабли или крейсера — безразлично, но съ условіемъ, что орудія и броня будутъ намъ доставляться своевременно. Мы считаемъ возможнымъ закончить корабль въ срокъ отъ двадцати четырехъ до тридцати мѣсяцевъ, если чертежи его готовы и никакихъ измѣненій въ нихъ не будетъ произведено во время самой постройки“.

Подобный же отвѣтъ былъ полученъ отъ судостроительнаго завода „Howaldtswerke“ въ Килѣ.

Если припомнить то, что Британскому Адмиралтейству пришлось отказаться отъ двадцати-четырехмѣсячнаго срока постройки ранѣе, нежели хотя бы одно судно нашего флота было бы выстроено въ этотъ періодъ времени, отвѣты на запросъ Графа Ревентлова являются, по меньшей мѣрѣ знаменательными. При такихъ великолѣпныхъ средствахъ, каковыми являются бронепрокатный и орудійный заводы Круппа, повидимому нѣтъ основаній полагать, чтобы Германія строила военныя суда менѣе быстро нежели Великобританія. Во всякомъ случаѣ, за послѣдніе пять лѣтъ средняя скорость постройки судовъ въ этой странѣ не была значительно хуже нашей, и, даже, болѣе чѣмъ одинъ разъ, въ этомъ отношеніи, Германія побивала нашъ рекордъ. Далѣе слѣдуетъ замѣтить, что у германскихъ судовъ нѣтъ той фиктивной „готовности къ плаванію“, которая бываетъ у нашихъ,

Примѣромъ сего можетъ служить нашъ броненосный крейсеръ „Warrior". Этотъ корабль номинально былъ законченъ постройкой и началъ кампанію въ Пемброкѣ минувшаго 1-го Іюня; къ этому же числу судно это совершенно не было готово къ плаванію, и по выполненіи еще многихъ работъ въ Пемброкѣ, крейсеръ долженъ былъ зайти для различныхъ окончательныхъ работъ въ Девонпортъ, Портсмутъ, гдѣ онъ входилъ въ докъ, и Чатамъ. Въ общемъ, прошло не менѣе трехъ мѣсяцевъ между сроками номинальной и дѣйствительной готовности этого корабля, и, тѣмъ не менѣе, не далѣе какъ въ Февралѣ мѣсяцѣ сего года ему пришлось снова прибѣгнуть къ помощи порта для выполненія такой работы, которая должна была быть законченной до начала судномъ кампаніи.

Другое весьма интересное дополненіе къ разбираемому нами вопросу появилось въ объяснительной запискѣ къ германскому законопроекту о флотѣ 1907 года. Оно представляетъ собою сравненіе дѣйствительнаго времени, употребленнаго на постройку военныхъ судовъ въ Англіи и Германіи, принимая въ разсчетъ суда, находившіяся въ постройкѣ съ 1900 года, и считая эти сроки со времени первыхъ ассигнованій на соотвѣтствующія постройки. Данныя эти для постройки линейныхъ кораблей слѣдующія:

Государства:	Среднее время постройки:
Англія	42,4 мѣсяца
Германія	42,5 „
Франція	66,1 „
Соединенные Штаты . . .	60,0 „

Подобныя данныя постройки броненосныхъ крейсеровъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Государства:	Среднее время постройки:
Англія	44,9 мѣсяца
Германія	39,1 „
Франція	60,4 „
Соединенные Штаты . . .	62,9 „

Изъ этого видно, что въ настоящее время средняя скорость постройки броненосныхъ судовъ въ Англіи, въ общемъ, даже медленнѣе, нежели въ Германіи.

Какъ и въ Англіи, германскіе миноносцы строются по контрактамъ съ частными фирмами. Таковыми для германскаго флота являются заводы „Germania" (Круппа) въ Килѣ и „Schichau" въ Эльбингѣ, которые и дѣлятъ эту работу между собою. Всѣ германскіе миноносцы нумерованы, вмѣсто именъ, даваемыхъ имъ у насъ, и построенные въ Килѣ имѣютъ передъ номеромъ букву G по имени завода „Germania", на которомъ миноносецъ построенъ, миноносцы же работы завода „Schichau" имѣютъ на томъ же основаніи передъ номеромъ букву S [31]).

Если стремленія Германіи къ соревнованію на званіе первой морской державы не увѣнчаются успѣхомъ, то это произойдетъ никакъ не отъ недостатка въ судостроительныхъ ея средствахъ, и если бы вопросъ этотъ зависѣлъ бы только отъ нихъ, то эта страна была бы въ состояніи имѣть сразу въ постройкѣ до тридцати шести броненосцевъ и включать ежегодно въ списки своего флота отъ двѣнадцати до четырнадцати линейныхъ кораблей ежегодно. Конечно, нельзя не признавать того, что въ этомъ Германское Правительство встрѣтится

[31]) Кромѣ указанныхъ заводовъ, строитъ миноносцы для германскаго флота еще заводъ „Vulcan" въ Штеттинѣ, и миноносцы имъ построенные, передъ номеромъ носятъ букву V.

Примѣчаніе переводчика.

съ затрудненіями и весьма серьезнаго характера, но для насъ и не представляется никакой необходимости воображать себѣ то, что въ дѣйствительности и не существуетъ.

VI.

Театръ войны на Нѣмецкомъ морѣ.

Главнѣйшею цѣлью въ распредѣленіи морскихъ силъ должна быть ихъ способность къ быстрому и рѣшительному удару, какъ только противникъ обнаружитъ свои воинственныя намѣренія. Изъ этого слѣдуетъ, что на подобное распредѣленіе преимущественное вліяніе должна оказывать политическая обстановка страны, ибо не подлежитъ никакому сомнѣнію, что содержаніе сильныхъ эскадръ въ водахъ, въ которыхъ не имѣется могущественныхъ противниковъ, будетъ совершенно непроизводительнымъ использованіемъ своихъ силъ. Изреченіе Нельсона, гласящее, что „боевыя суда суть наилучшіе посредники международныхъ сношеній въ Европѣ“, по сію пору у насъ пользуется заслуженнымъ почетомъ, и главная идея Британскаго Правительства въ размѣщеніи военныхъ кораблей и эскадръ состоитъ въ сохраненіи мира путемъ постоянной угрозы немедленно пустить въ дѣло, въ случаѣ надобности, подавляющія своимъ превосходствомъ морскія силы, не стѣсняясь возможностью дипломатическаго разрыва. Тѣмъ не менѣе, лишь въ ближайшіе минувшіе года высказанный принципъ былъ у насъ схваченъ и приведенъ въ исполненіе въ полномъ своемъ объемѣ; въ теченіи

же всего девятнадцатаго столѣтія распредѣленіе британскаго флота, въ сущности, было совершенно то же, какъ и въ года, непосредственно послѣдовавшіе за сраженіемъ при Трафальгарѣ, и никакихъ существенныхъ въ немъ измѣненій не дѣлалось до тѣхъ поръ, пока факторы, вызывавшіе таковыя не достигли такой силы, что стало уже невозможнымъ относиться къ нимъ, не обращая на нихъ серьезнаго вниманія.

Первымъ оффиціальнымъ увѣдомленіемъ о томъ, что, въ этомъ отношеніи рѣшено окончательно порвать связь съ нашимъ прошлымъ, явился, такъ называемый „Бѣлый Листъ", подписанный Лордомъ Selborne, бывшимъ въ то время Первымъ Лордомъ Адмиралтейства, и представленный имъ въ Парламентъ 6-го Декабря 1904 года. Содержаніе этого документа заключается въ „Распредѣленіи и Мобилизаціи флота" и та его часть, которая касается предмета настоящей главы, изложена слѣдующимъ образомъ:

„Совѣтъ Адмиралтейства рѣшилъ произвести нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи флота....., сущность которыхъ и вызвавшія ихъ причины я желаю симъ разъяснить.

„Современный паровой флотъ въ настоящее время достигъ новой и окончательной стадіи своего развитія, продолжавшагося въ теченіи минувшихъ тридцати лѣтъ, стадіи, которая отмѣчена не только перемѣнами въ матеріальной части британскаго флота, но и измѣненіемъ его стратегической обстановки, истекающимъ изъ развитія морскихъ силъ другихъ державъ. Въ западномъ полушаріи Соединенные Штаты заняты формированіемъ флота такой силы и размѣровъ, каковые могутъ быть ограничены лишь тѣми денежными суммами, которыя американскій народъ пожелаетъ затратить для этой

Англійскій линейный корабль „Bulwark"

(Флагманскій корабль Норской дивизіи „Домашняго" Флота)

Водоизмѣщеніе: 15,000 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 12″ и двѣнадцать 6″.

Ему однотипны линейные корабли: „Formidable", „Implacable", „Irresistibl3", „Venerable", „London", „Prince of Wales" и „Queen"

цѣли. Въ восточномъ же полушаріи, небольшой, но современный флотъ Японіи подвергся испытаніямъ войны, и нельзя сказать, чтобы при этомъ онъ не оказался для сего непригоднымъ. Русскій флотъ значительно увеличился за послѣднее время и, за исключеніемъ Черноморскаго флота, полностью переведенъ, или находится на пути, изъ Балтійскаго моря въ Тихій океанъ. Флоты Италіи и Австро-Венгріи сохраняютъ ихъ прежнее положеніе въ Средиземномъ морѣ, но у державъ этихъ не замѣчалось такого возрастанія морскихъ бюджетовъ, какъ у другихъ морскихъ странъ. Въ числѣ сихъ послѣднихъ, Франція, попрежнему, стоитъ въ переднемъ ряду. Сталъ существовать молодой германскій флотъ; флотъ наиболѣе дѣеспособныхъ качествъ и, притомъ находящійся при столь счастливыхъ обстоятельствахъ, что имѣетъ возможность быть почти полностью сосредоточеннымъ въ своихъ водахъ...

„Принципы, на коихъ было основано настоящее распредѣленіе судовъ Его Величества по мирному времени и назначеніе ихъ станцій, исходятъ отъ тѣхъ временъ, когда электрическій телеграфъ еще не существовалъ и когда вѣтеръ былъ двигателемъ судовъ, и чуднымъ доказательствомъ глубины, какъ политическихъ, такъ и стратегическихъ соображеній, легшихъ въ основаніе этого распредѣленія, служитъ то, что оно выдержало испытаніе столь продолжительнаго времени, въ теченіи котораго, по сію пору, отвѣчало всѣмъ требованіямъ службы.

„Тѣмъ не менѣе, по мнѣнію Совѣта Адмиралтейства, вышеописанныя новыя условія потребовали пересмотра и перемѣнъ въ распредѣленіи судовъ и установленіи ихъ станцій... Тотъ идеалъ, къ которому Совѣтъ Адмиралтейства всегда стремился, это то, чтобы распредѣленіе морскихъ силъ

по мирному времени, соотвѣтствовало бы ихъ наилучшему стратегическому распредѣленію въ случаѣ войны...... Совѣтъ имѣлъ въ виду единственную цѣль, заключающуюся въ томъ, чтобы въ моментъ объявленія войны боевая дѣеспособность флота была бы полная и отвѣчала бы условіямъ немедленнаго начала военныхъ дѣйствій...“

Никто не можетъ отрицать, что дѣятельность Адмиралтейства по распредѣленію и организаціи британскаго флота должна истекать изъ приведенныхъ взглядовъ, но расположеніе и силы разныхъ эскадръ шесть лѣтъ тому назадъ, при сравненіи съ настоящимъ распредѣленіемъ нашихъ морскихъ силъ, не только съ достаточной наглядностью указываетъ на то, что и въ дѣйствительности эти соображенія легли въ основу нашей морской администраціи, но подтверждаютъ справедливость и того, что Британское правительство этимъ новымъ распредѣленіемъ, прежде всего, предвидитъ возможность разрыва съ Германіей. Схема этого новаго распредѣленія, введеннаго декабрьскимъ меморандумомъ въ 1904 году, окончательно будетъ приведена въ исполненіе не раньше осени сего года, въ главныхъ же чертахъ, она уже выполнена и въ настоящее время, и теперь остается лишь произвести нѣсколько дополнительныхъ перемѣщеній, слѣдствіемъ которыхъ нѣкоторыя эскадры достигнутъ большей степени современности и однотипности судовъ, входящихъ въ ихъ составъ.

Нижеприводимая таблица наглядно показываетъ сколь значительно измѣнилось въ послѣднее время распредѣленіе нашихъ морскихъ силъ.

Флоты отечественныхъ водъ.

Въ 1902 году:	Лин. корабли.	Брон. крейс.	Крейсера.
Флотъ Канала . . .	12	—	12
Итого: .	12	—	12

Въ 1908 году:	Лин. корабли.	Брон. крейс.	Крейсера.
Флотъ Канала . . .	14	6	3
Атлантическій Флотъ	6	4	3
„Отечественный" Флотъ	6	6	1
Итого: .	26	16	7

Заграничныя станціи:

	1902: Лин. корабли.	Брон. крейс.	Крейсера.	1908: Лин. корабли.	Брон. крейс.	Крейсера.
Средиземное море .	12	—	12	6	4	4
Китай	4	2	10	—	4	2
Австралія	—	—	8	—	—	9
Мысъ Добр. Надежды	—	—	6	—	—	3
Остъ-Индія	—	—	5	—	—	4
Сѣверная Америка .	—	—	6	—	3	3
Тихій океанъ . . .	—	1	3	—	—	—
Сѣв. Вост. берегъ Америки . . .	—	—	1	—	—	—
Итого .	16	3	51	6	11	25

Разбирая приведенныя цифры, нельзя не согласиться съ тѣмъ, что при проведеніи основной идеи новаго распредѣленія мы зашли черезчуръ далеко. Непрочность международныхъ дружбъ, „соглашеній" и союзовъ вошла въ пословицу, и весьма возможно, что при своемъ стараніи сконцентрировать около себя, подъ рукой, силы, подавляющія своимъ превосходствомъ нашихъ вѣроятныхъ враговъ въ Сѣверной Европѣ, морскіе совѣтчики нашего Правительства, сократили наши заграничныя эскадры до опасныхъ по своей незначительности размѣровъ. Характеръ азіатскихъ дѣлъ не представляетъ собою заслуживающихъ довѣрія основаній для настоящаго стратегическаго распредѣленія нашихъ морскихъ силъ,--вопроса жизненной важности для Великобританіи,—и не мало происшествій можетъ тамъ случиться между посылкой на Дальній Востокъ нашего флота,—

на разстояніе отъ двѣнадцати до тринадцати тысячъ миль,—и прибытіемъ его въ эти воды, тѣмъ болѣе, что нельзя пренебрегать возможностью заключенія вооруженнаго союза между ѳдною восточною и одною западною державами. Но что особенно выдѣляется въ этомъ новомъ распредѣленіи нашего флота, это огромное сосредоточеніе нашихъ морскихъ силъ въ отечественныхъ водахъ, считавшихся въ давно прошедшее время безусловно британскими морями. Принимая во вниманіе лишь линейные корабли и броненосные крейсера, входящіе въ составъ этихъ силъ, можно сказать, что число ихъ они увеличилось втрое противъ ихъ наличія десять лѣтъ тому назадъ, и этотъ судовой составъ представляетъ собою не менѣе, какъ 81,25% всѣхъ нашихъ линейныхъ кораблей и 57% всѣхъ нашихъ броненосныхъ крейсеровъ, находящихся въ кампаніи.

Основной поводъ политики Адмиралтейства къ подобному сосредоточенію большей части нашихъ морскихъ силъ въ отечественныхъ водахъ былъ ясно выраженъ при основаніи „Отечественнаго“ Флота въ началѣ прошлаго года и откровенно признанъ въ Палатѣ Депутатовъ Г-номъ Эдмундомъ Робертсономъ при защитѣ имъ новой схемы распредѣленія нашихъ морскихъ силъ, о которомъ тогда шла рѣчь.

„Настоящая схема“, сказалъ онъ, „предложена Адмиралтействомъ, какъ наилучшая, по его мнѣнію, въ смыслѣ распредѣленія судовъ и комплектованія флота. Главной ея чертой является сосредоточеніе силъ въ отечественныхъ водахъ, а главнымъ результатомъ такового становится добавочная охрана населенія нашихъ острововъ отъ внезапнаго набѣга извнѣ, что я полагаю является единственною для нашего народа опасностью, которая, все же, надѣюсь, не серьезна“.

Значеніе этого заявленія чрезвычайно существенно. Это первый оффиціальный допускъ того, что ростъ германскаго флота, въ связи съ планами германскихъ военно-сухопутныхъ властей, представляетъ собою серьезную угрозу безопасности нашихъ островов. Это заявленіе устанавливаетъ, что эта угроза столь реальна и до такой степени постоянно виситъ надъ нами, что она одна должна имѣть преимущественное вліяніе на распредѣленіе нашихъ силъ. Этимъ заявленіемъ допускается возможность приведенія въ исполненіе тѣхъ плановъ „внезапнаго вторженія“ со стороны Германіи, кои тѣми, кто допускаетъ теперь ими объяснять свои поступки, въ теченіи столькихъ лѣтъ поднимались на-смѣхъ и приписывались „лихорадочному воображенію распространителей всевозможныхъ страховъ“.

Естественное теченіе измѣненія морскихъ и политическихъ условій рано или поздно должно было осуществить то положеніе, что арена борьбы за господство на моряхъ, а для Великобританіи, поэтому, и за ея міровое положеніе, будетъ перемѣщена изъ Средиземнаго въ Нѣмецкое море; внезапному же пробужденію Великобританіи къ дѣйствительному измѣненію своей морской политики эта страна была обязана не въ такой степени размышленіямъ и политической прозорливости, сколько открытію дѣйствительнаго существованія плана вторженія на наши острова, который въ любой моментъ могъ бы превратиться въ совершившійся фактъ. До сихъ поръ принято осуждать школу „грозы при ясномъ небѣ“, какъ состоящую изъ пугливыхъ людей, боящихся даже менѣе существенныхъ предметовъ, нежели ихъ собственныя тѣни, но тѣ, кто примѣняютъ къ этой партіи подобныя опредѣленія, забываютъ вышеупомянутый оффиціальный допускъ возможности „внезапнаго

нападенія“ и не освѣдомлены съ фактами, на которыхъ этотъ допускъ основанъ. Такъ или иначе, Британское Правительство тѣми средствами, кои всегда находятся въ распоряженіи у любой державы, готовой платить за нужныя свѣдѣнія, овладѣло разработаннымъ планомъ вторженія въ нашу страну, который не только былъ представленъ на усмотрѣніе Германскаго Правительства, но и былъ принятъ имъ въ качествѣ плана войны, могущаго при минимумѣ похвальбы быть приведеннымъ въ исполненіе почти въ любой моментъ съ максимальной вѣроятностью на полный успѣхъ. Въ то время, какъ британскія морскія силы находились бы номинально въ отечественныхъ водахъ, а въ дѣйствительности въ нѣкоторомъ удаленіи отъ своей страны, напримѣръ въ Лагосѣ или Гибралтарѣ, или даже гдѣ нибудь въ западной части Англійскаго Канала, военно-сухопутныя германскія силы должны были быть посажены на многочисленные пассажирскіе и грузовые пароходы, въ изобиліи всегда находящіеся въ германскихъ портахъ Нѣмецкаго моря. Флотилія съ экспедиціоннымъ корпусомъ должна была направиться къ устью рѣки Гумбера, въ то время какъ весь германскій флотъ предполагался къ захвату пролива Па-де-Кале, причемъ было установлено такое распредѣленіе времени, что появленіе десантной флотиліи передъ Гуллемъ должно было случиться примѣрно на часъ раньше прихода германскаго флота на видъ Дувра, на что имѣлся тотъ разсчетъ, что пока извѣстія изъ Гулля достигнутъ Лондона и соотвѣтствующія распоряженія будутъ посланы британскимъ морскимъ силамъ, германскій флотъ окажется въ весьма благопріятномъ положеніи, раздѣлываясь по частямъ съ тѣми отдѣльными судами и эскадрами, которыя при первоначальной паникѣ будутъ разо-

сланы для защиты берега отъ вторженія. Суда съ войсками должны были подняться вверхъ по Гумберу, поскольку то допуститъ глубина рѣки, а затѣмъ экспедиціонный отрядъ долженъ былъ направиться къ Ливерпулю, пересѣкая страну напополамъ въ самой жизненной ея части. Вмѣстѣ съ тѣмъ безпрерывный приливъ подкрѣпленій десантному отряду долженъ былъ быть поддерживаемъ, и въ случаѣ даже если бы наконецъ германскій флотъ потерпѣлъ бы при встрѣчѣ съ британскими морскими силами полное пораженіе, достаточно времени прошло бы до этого событія для нанесенія экспедиціоннымъ отрядомъ такого финансоваго ущерба крупнымъ коммерческимъ и мануфактурнымъ центрамъ сѣвера Англіи, что это одно принудило бы Британское Правительство къ покорности.

Въ настоящемъ трудѣ отнюдь не предполагается излагать мнѣній за или противъ возможности приведенія этого плана въ исполненіе. Для нашей настоящей цѣли достаточно лишь знать, что Германія вѣрила въ его исполнимость, и что Британское Правительство, какъ только оказалось освѣдомленнымъ о существованіи этого плана, предприняло тотчасъ же радикальныя мѣры, дабы сдѣлать выполненіе его совершенно невозможнымъ. Вся описанная предполагаемая операція была основана на абсолютномъ отсутствіи болѣе или менѣе значительныхъ британскихъ силъ по близости отъ береговъ Нѣмецкаго моря, ибо никакая попытка враждебной высадки на англійскій берегъ этого моря не могла бы быть выполнимой при наличіи по близости и подъ рукой флота, готоваго въ любой моментъ прервать сообщенія десантнаго корпуса со своей страной. Выполненіе заморскихъ сухопутныхъ операцій въ виду непріятельскаго

ничѣмъ не связаннаго флота совершенно невозможно. Поэтому отвѣтная мѣра на этотъ планъ нашего Правительства какъ нельзя болѣе отвѣчаетъ своей цѣли. Боевыя и крейсерскія эскадры флотовъ Канала и Атлантическаго океана были сокращены и отдѣленныя отъ нихъ суда были переведены въ Нѣмецкое море и базированы на Ширнессъ подъ именемъ „Отечественнаго" флота (Home Fleet). Прочія дивизіи того же флота базируются на Портсмутъ и Девонпортъ, но было бы ошибочно считать всѣ эти три дивизіи частями одной и той же боевой единицы, ибо, по всей вѣроятности, единственнымъ поводомъ къ подобной классификаціи этихъ дивизій было желаніе этимъ путемъ избѣгнуть необходимости назвать Норскую [32]) Дивизію „Отечественнаго" Флота болѣе присущимъ ей именемъ Флота Нѣмецкаго Моря. Между этой Норской дивизіей и прочими двумя дивизіями портовъ Канала абсолютно нѣтъ никакого сходства, какъ въ организаціи, составѣ судовъ, такъ и въ степени боевой готовности, въ которой та и другія содержатся, и значительная доля недоразумѣній была бы избѣгнута, если бы Адмиралтейство пришло бы къ открытому рѣшенію и назвало бы Норскую Дивизію „Отечественнаго" Флота—Флотомъ Нѣмецкаго Моря, Портсмутскую же и Девонпортскую дивизіи этого Флота — Резервнымъ Флотомъ, который могъ бы присоединяться періодически для совмѣстныхъ маневровъ и ученій къ одной дивизіи, находящейся въ постоянномъ плаваніи.

Съ самаго созданія „Отечественнаго" Флота, онъ сталъ предметомъ критики, по большей части безсознательной, и, хотя и ссылающейся иногда на

---

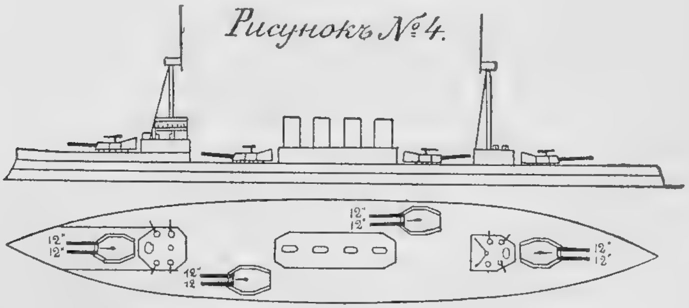
[32]) Nore — это общее названіе обоихъ портовъ въ устьѣ Темзы— Ширнесса и Чатама.

Примѣчаніе переводчика.

неопровежимые факты, тѣмъ не менѣе, истекающей, въ значительной мѣрѣ отъ неосвѣдомленности въ главномъ смыслѣ существованія этого Флота.

По скольку то касается угрозы вторженія или набѣга на наши берега, для насъ сравнительно мало имѣетъ значенія, какая теперь существуетъ организація Норской Дивизіи,—остальныя дивизіи „Отечественнаго“ Флота не представляютъ никакого интереса для разбираемаго нами вопроса,—укомплектованы ли суда этой дивизіи личнымъ составомъ полностью или нѣтъ, больше или меньше расходуютъ боевыхъ припасовъ на практическія стрѣльбы, проводятъ ли въ морѣ одинъ мѣсяцъ изъ трехъ, или лишь недѣлю въ теченіи года. Разъ въ Нѣмецкомъ морѣ имѣется флотъ, находящійся въ одной изъ базъ въ этихъ водахъ въ готовности выйти въ море въ любое время, никакого покушенія на наши берега сдѣлано быть не можетъ. Это основное положеніе и должно служить доводомъ къ опроверженію всякой критики этого флота. Не зная дѣйствительной причины созданія этого флота и не схватывая полностью смыслъ заявленія г. Робертсона о „внезапномъ набѣгѣ“, многіе основывали свою критику на оффиціальномъ описаніи этого флота, какъ „полностью укомплектованнаго личнымъ составомъ, и, во всѣхъ отношеніяхъ находящагося въ полной боевой готовности“, тѣмъ болѣе, что, особенно въ началѣ, ни одно изъ этихъ заявленій не подтверждалось на практикѣ. Теперь многіе изъ опредѣлившихся при созданіи этого флота недостатковъ исправлены. Изъ эскадры броненосцевъ лишь съ кадровымъ составомъ, эта дивизія теперь развилась въ боевой флотъ полнаго состава, состоящій изъ линейныхъ кораблей, броненосныхъ крейсеровъ, эскадренныхъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ, всѣхъ полностью укомплектованныхъ лич-

нымъ составомъ и имѣющихъ отпускъ боевыхъ припасовъ для практическихъ стрѣльбъ въ тѣхъ же размѣрахъ, какъ и Флотъ Канала, и, вообще, всѣ прочіе постоянно плавающіе флоты. Но при общемъ недостаткѣ въ нашемъ флотѣ крейсеровъ-развѣдчиковъ и бронепалубныхъ крейсеровъ, эта дивизія, въ этомъ отношеніи, организована лучше нежели какая другая часть британскаго флота. Этотъ флотъ все еще продолжаетъ развиваться.



Англійскій броненосный крейсеръ Inflexibee (Профиль и планъ верхней палубы съ показаніемъ расположенія артиллеріи).

Къ веснѣ 1908 года великолѣпные новые линейные корабли „Lord Nelson“ и „Agamemnon“ замѣнять находящіеся нынѣ въ составѣ этой дивизіи два броненосца типа „Majestic“; кромѣ того заканчиваемые нынѣ постройкой наши три новыхъ, построенныхъ по типу броненосца „Dreadnought“ броненосныхъ крейсера „Inflexible“, „Indomitable“ и „Invincible“, равно какъ и броненосный крейсеръ „Minotaur“ вскорѣ впервые начнутъ кампанію въ составѣ Норской Дивизіи. Въ настоящее же время, этотъ флотъ представляетъ собою нижеслѣдующія силы:

Линейные корабли:

Имена судовъ.	Годъ спуска.	Артиллерійское вооруженіе.	Примѣчанія.
„Dreadnought“	1906	Десять 12″ орудій.	Флагъ вице-адмирала, Командующаго Флотомъ.
„Bulwark“	1899	На каждомъ по четыре 12″ и по двѣнадцати 6″ орудій.	Флагъ контръ-адмирала.
„London“	1899		
„Majestic“	1895		Будетъ замѣненъ брон. „Agamemnon“.
„Magnificent“	1894		Одинъ изъ нихъ будетъ замѣненъ бронен. „Lord Nelson“.
„Victorious“	1895		

Пятая крейсерская эскадра:

„Shannon“	1901	Четыре 9″,2 и десять 7″,5	Флагъ контръ-адмирала.
„Natal“	1905	По шести 9″,2 и по четыре 7″,5 орудія.	
„Cochrane“	1905		
„Warrior“	1905		
„Achilles“	1905		

Крейсера:

„Charybdis“	1893	Два 6″ и восемь 4″,7 ор.	Эти суда имѣютъ комплектацію по кадров. системѣ.
„Dido“	1896	Одиннадцать 6″.	
„Vindictive“	1897	Десять 6″.	

Флотилія эскадренныхъ миноносцевъ:

Крейсеръ „Topaze“ подъ брейдъвымпеломъ Командора, два крейсера-развѣдчика, восемнадцать 25,5 узловыхъ эскадренныхъ миноносцевъ и шесть 30-ти узловыхъ. Пятеро изъ послѣднихъ вскорѣ будутъ замѣнены 33-хъ узловыми эскадренными миноносцами: „Afridi“, „Ghurka“, „Cossack“ „Mohawk“ и „Tartar“.

Подводныя лодки:

Матка подводныхъ лодокъ—крейсеръ „Thames“. Лодки: C_1, C_2, C_3, C_4, C_5 и C_6.

Одно существованіе столь внушительныхъ мор-

скихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ, само по себѣ, уже достаточно, чтобы обезопасить страну отъ набѣга и вторженія въ нее десанта. Но она далеко не совершенна, какъ въ смыслѣ матеріальной своей части, такъ и личнаго ея состава. Разнотипность линейныхъ кораблей, входящихъ въ составъ этого флота до того велика, что вскорѣ шесть боевыхъ единицъ, составляющихъ его дивизію линейныхъ кораблей будутъ принадлежать не менѣе, какъ къ четыремъ весьма разнящимся между собой типамъ, что представляетъ не мало затрудненій въ выполненіи совмѣстныхъ тактическихъ эволюцій; особенно же затрудняется совмѣстное маневрированіе этой дивизіи присутствіемъ въ ней, въ единственномъ числѣ, судна съ тюрбинными двигателями,—линейнаго корабля „Dreadnought". Преимущества тюрбинъ весьма многочисленны и крупны, но особенности, которыя этой системой двигателя вмѣняются снабженнымъ ею судамъ, дѣлаютъ присутствіе таковыхъ въ одномъ составѣ съ судами, имѣющими поршневыя машины, весьма нежелательнымъ. Когда строющіеся новые линейные корабли типа „Dreadnought" будутъ готовы и вступятъ въ строй, то изъ всѣхъ судовъ этого типа будетъ сформирована отдѣльная эскадра, до тѣхъ же поръ броненосецъ „Dreadnought", въ единственномъ числѣ, скорѣе ухудшаетъ, нежели улучшаетъ качества той эскадры, въ которой онъ состоитъ.

Первоначально установленная неудовлетворительная система комплектованія Норскаго флота личнымъ составомъ, теперь значительно улучшена. Вначалѣ, для этой дивизіи, какъ и для таковыхъ въ Портсмутѣ и Девонпортѣ, была принята кадровая система комплектованія личнымъ составомъ [33]),

---

[33]) Системой кадроваго состава (nucleus-system) называется такая, при которой изъ каждыхъ трехъ или четырехъ однотипныхъ

но подобное положеніе находилось въ явномъ несоотвѣтствіи съ оффиціальной характеристикой этого вновь созданнаго флота и давало поводъ къ серіозно обоснованнымъ жалобамъ, которыми выражалось, что, повидимому, единственной цѣлью новаго распредѣленія британскихъ морскихъ силъ является сокращеніе плавающаго флота ради истекающей изъ этой мѣры денежной экономіи. Настоящая же организація комплектованія личнымъ составомъ судовъ Норской дивизіи несравнимо лучше прежней. Три пятыхъ полнаго личнаго состава всѣхъ судовъ Норскаго флота теперь непрерывно находятся въ плаваніи на своихъ судахъ, причемъ въ это число входятъ всѣ офицеры въ полномъ своемъ составѣ, и почти всѣ нижніе чины спеціальностей: артиллерійской, минной, машинной и сигнальной; остальныя же двѣ пятыхъ команды этихъ судовъ постоянно дополнены перемѣннымъ обучающимся составомъ нижнихъ чиновъ изъ береговыхъ депо командъ и юнгами изъ ихъ школъ. Притомъ, число юнгъ на этихъ судахъ рѣдко превышаетъ болѣе нежели на десять или пятнадцать человѣкъ то ихъ число, которое имѣется вообще на всѣхъ судахъ въ кампаніи, и никогда ими не замѣщаются вакансіи нижнихъ чиновъ спеціальныхъ званій. При подобной системѣ, наиболѣе неудовлетворительной ея чертой на Норской дивизіи является то обстоятельство, что не менѣе двухъ третей кочегаровъ на ея су-

---

кораблей только одинъ находится въ плаваніи, прочіе же остаются почти безъ команды въ порту. Плавающій, основной корабль такого отряда имѣетъ полный комплектъ команды, которая, при мобилизаціи, дѣлится на всѣ суда его, и каждая такая часть команды является какъ бы ядромъ для каждаго изъ мобилизируемыхъ кораблей; остальная же команда на всѣхъ этихъ судахъ пополняется приходящими изъ запаса при мобилизаціи нижними чинами. Въ германскомъ флотѣ эта система примѣняется лишь для судовъ резервнаго флота.

Примѣчаніе переводчика.

дахъ состоятъ изъ обучающихся этому дѣлу людей. Это тѣмъ болѣе вызываетъ сожалѣніе, что большая часть крейсеровъ этого флота, а, въ ближайшемъ будущемъ, и значительная часть и линейныхъ кораблей — абсолютно самыя новыя суда послѣдней конструкціи, и котлы и механизмы ихъ не могутъ не пострадать, находясь въ рукахъ неопытнаго персонала. Все же есть серьозныя основанія вѣрить въ то, что современемъ для этой дивизіи, какъ и всего „Отечественнаго“ Флота минуетъ наконецъ періодъ постепеннаго развитія силъ, чѣмъ указанный недостатокъ конечно будетъ исправленъ, и тогда личный составъ „Отечественнаго“ Флота уже ничѣмъ не будетъ отличаться отъ таковаго Флота Канала или Средиземнаго моря.

Только что было сказано, что Норскій флотъ съ избыткомъ достаточенъ, чтобы предупредить возможность вторженія или „внезапнаго набѣга“ на наши берега, но слѣдуетъ надѣяться, что все же то время, когда такая роль Британскаго флота во время войны будетъ признаваться за главнѣйшую, — еще весьма отдаленно. Теперь главною цѣлью нашего флота въ военное время является и всегда должно быть и въ будущемъ уничтоженіе непріятельскаго боевого флота. Поэтому, распредѣленіе его должно быть таково, чтобы быть въ состояніи нагрянуть на врага съ превосходными силами въ любой моментъ; разъ же представителями нашего Адмиралтейства въ Парламентѣ, хотя бы намекомъ, было допущено, что въ настоящее время и въ ближайшемъ будущемъ единственной державой въ роли подобнаго нашего противника можетъ оказаться только Германія, и, ввиду того, что въ дѣйствительности весь германскій флотъ сосредоточенъ въ водахъ Нѣмецкаго моря, будучи распредѣленъ на истинно-военныхъ началахъ, было бы вполнѣ есте-

ственно полагать, что наше Адмиралтейство примѣтъ мѣры къ тому, чтобы имѣть всегда въ Нѣмецкомъ морѣ силы значительнѣе тѣхъ, кои Германія держитъ въ этихъ водахъ въ состояніи полной боевой готовности. Но тѣмъ не менѣе дѣло обстоитъ совсѣмъ не такъ. Активный Германскій Боевой флотъ (Aktive Schlachtflotte или Hochseeflotte) значительно могущественнѣе Норскаго флота, и состоитъ изъ нижеприведенныхъ кораблей подъ верховнымъ начальствомъ адмирала Принца Генриха Прусскаго:

Германскій Активный Боевой Флотъ.

Первая эскадра.

	Годъ спуска.	Артиллерійское вооруженіе.
„Wittelsbach“	1900	По четыре 9″,4 и по восемнадцати 5″,9 орудій.
„Zähringen“	1901	
„Mecklenburg“	1901	
„Wettin“	1901	
„Kaiser Karl der Grosse“	1899	По четыре 9″,4 и по восемнадцати 5″,9 орудій.
„Kaiser Wilhelm der Grosse“	1899	
„Kaiser Barbarossa“	1896	
„Kaiser Wilhelm II“	1897	

Вторая эскадра

„Deutshland“	1904	По четыре 11″ и по четырнадцати 6″,7 орудій.
„Hannover“	1905	
„Pommern“	1905	
„Preussen“	1903	
„Elsass“	1903	
„Braunschweig“	1902	
„Hessen“	1903	
„Lothringen“	1904	

Броненосные крейсера

„Scharnhorst“	1906	По восьми 8″,2 и по шести 6″ орудій [34]).
„Gneisenau“	1906	
„Yorck“	1904	По четыре 8″,2 и по десяти 5″,9 орудій.
„Roon“	1903	

[34]) Не 6″, а 15 сантиметровыя, т. е. 5″, 9, какъ и на прочихъ судахъ германскаго флота. Вообще, какъ видно изъ вышеприве-

Къ этому флоту причислены также шесть малыхъ крейсеровъ „Hamburg", „Lübeck", „Berlin". „Danzig", „Königsberg", и „Frauenlob" [35]), большая скорость хода которыхъ дастъ имъ высокую цѣнность въ качествѣ эскадренныхъ развѣдчиковъ. Подобно тому какъ это принято и въ нашемъ флотѣ, Германскій Активный Флотъ все время совершенствуется, ибо болѣе старые корабли постепенно замѣняются самыми новыми, только что закончившими постройку судами. Къ концу сего года такимъ образомъ вступятъ въ составъ Активнаго Флота два новыхъ линейныхъ корабля типа „Deutschland"—броненосцы „Schlesien" и „Schleswig-Holstein", причемъ есть свѣдѣнія, что эти корабли явятся прибавочными, а не замѣняющими судами, такъ что, съ ихъ прибавкою, Флотъ усилится до состава въ восемнадцать линейныхъ кораблей [36]). Кромѣ того въ Вильгельмсгавенѣ находятся въ резервѣ четыре устарѣвшихъ линейныхъ корабля.

Минныя флотиліи, приписанныя къ активному флоту, въ общемъ, состоятъ изъ примѣрно шести-

---

денныхъ данныхъ германской морской артиллеріи, въ германскомъ флотѣ точно 6″ калибра нѣтъ вовсе, почему вездѣ, гдѣ онъ упоминается, надо подразумѣвать калибръ въ 5″, 9.

Примѣчаніе переводчика.

[35]) 19 Января сего года крейсеръ „Frauenlob" вышелъ изъ состава Активнаго Флота и кончилъ компанію. 3 Февраля на его мѣсто во Флотѣ вступилъ новый тюрбинный крейсеръ „Stettin".

Примѣчаніе переводчика.

[36]) Слухъ этотъ мало вѣроятенъ, ибо извѣстно, что линейные корабли класса „Kaiser" по очереди подлежатъ перестройкѣ, подобной выполненной на броненосцѣ „Kaiser Barbarossa", на которомъ, для улучшенія мореходныхъ качествъ и уменьшенія перегрузки, тяжелыя мачты замѣнены легкими и сняты четыре 5″,9 орудія, такъ что ихъ на этомъ кораблѣ осталось всего лишь четырнадцать, что слѣдуетъ принять во вниманіе при разсмотрѣніи только что приведеннаго авторомъ артиллерійскаго вооруженія броненосцевъ Германскаго Активнаго Флота. Теперь въ Килѣ подобнымъ же вышеописанному способомъ перестраивается броненосецъ того же типа „Kaiser Friedrich III".

Примѣчаніе переводчика.

Германскій линейный корабль „Deutschland“
(Флагманскій корабль Активнаго Боевого Флота)
Водоизмѣщеніе: 13,200 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 11″ и четырнадцать 6″,7.
Ему однотипны линейные корабли: „Hannover“, „Pommern“, „Schlesien“ и „Schleswig-Holstein“

десяти эскадренныхъ миноносцевъ, хотя не всѣ они постоянно находятся въ кампаніи. Въ постоянной готовности къ выходу въ море всегда находятся шестнадцать миноносцевъ, изъ которыхъ шесть плаваютъ для учебныхъ цѣлей, а два для защиты рыбныхъ промысловъ. Остальные же сорокъ четыре миноносца комплектуются командой по системѣ кадроваго состава, причемъ офицеры и нижніе чины неплавающихъ миноносцевъ находятся при депо командъ въ различныхъ портахъ, къ которымъ миноносцы приписаны [37]). Считается, что всѣ береговыя команды миноносцевъ должны находиться въ шести-часовой готовности, понимая таковую въ томъ смыслѣ, что, по полученіи приказанія, въ этотъ срокъ команды эти должны не только перебраться на свои суда, но и, снабдивъ ихъ всѣмъ необходимымъ, быть готовыми выйти въ море. Слѣдуетъ же считать, что въ указанный срокъ могутъ быть дѣйствительно готовыми до восьмидесяти процентовъ общаго числа этихъ судовъ, кромѣ времени какъ разъ передъ и тотчасъ же послѣ маневровъ, когда, въ подобномъ случаѣ, всѣ германскіе миноносцы могутъ быть годны для службы въ шестичасовой срокъ. Суда же, могущія всегда выйти въ море въ этотъ срокъ, собственно говоря, слѣдуетъ считать судами „въ полной готовности“ [38]), а потому, исключивъ шесть учебныхъ миноносцевъ, (всѣ броненосныя суда Норской дивизіи „Отечественнаго“ флота являются учебными

---

[37]) Портовъ этихъ всего два: Киль и Вильгельмсгавенъ, между которыми всѣ германскіе миноносцы раздѣлены поровну.

Примѣчаніе переводчика.

[38]) Слѣдуетъ замѣтить, между прочимъ, что во время писанія сихъ строкъ февраль 1908 года британскія суда этого рода въ Нѣмецкомъ морѣ, находящіяся „въ полной готовности“ состоятъ всего лишь изъ пяти минныхъ судовъ изъ общаго номинальнаго ихъ числа въ тридцать шесть въ настоящее время. Всѣ остальныя теперь находятся въ ремонтѣ и т. п.

кораблями) мы можемъ сказать, что въ шести-часовой срокъ Германія можетъ располагать въ своихъ портахъ Нѣмецкаго моря силою въ пятьдесятъ четыре миноносца, а въ сорокъ восемь часовъ собрать ихъ отъ шестидесяти до семидесяти [39]).

Опасность минной атаки на крупныя суда, и, особенно, внезапной, какъ „гроза при ясномъ небѣ", была засвидѣтельствована Адмираломъ Sir Hedworth Lambton въ Февралѣ сего года передъ его отправленіемъ для вступленія въ командованіе эскадрой въ Китайскихъ водахъ. „Опасность для Флота въ ночное время", заявилъ онъ, „заключается въ минахъ самодвижущихся и загражденія. Наши орудія превосходны, но ночью они не въ состояніи поражать то, чего они не видятъ, и миноносцы могутъ приблизиться на разстояніе вѣрнаго изъ нихъ выстрѣла значительно раньше, нежели они будутъ замѣчены. Если Великобританія полагаетъ, что превосходствомъ лишь въ линейныхъ корабляхъ она можетъ себя вполнѣ обезопасить отъ враговъ, то мы дѣлаемъ крупную ошибку, ибо это превосходство ночью можетъ быть нарушено. Не надо забывать о возможности и вѣроломства. Слѣдуетъ вѣрить, что англичане не способны на него, надо надѣяться, что и прочія націи тоже; знать же это навѣрняка мы не можемъ, а потому и довѣрять имъ мы не должны". Sir Hedworth Lambton основывалъ свои замѣчанія на опытѣ недавнихъ маневровъ въ Средиземномъ морѣ. Не можетъ быть никакого сомнѣнія въ принятіи соотвѣтствующихъ мѣръ, дабы всякую угрозу вѣроломной минной атаки сдѣлать безвредной.

На основаніи всего изложеннаго совокупныя

---

[39]) Первое положеніе неточно на основаніи сказаннаго въ примѣчаніи [37]), второе же вѣрно.

Примѣчаніе переводчика.

морскія силы Великобританіи и Германіи въ Нѣмецкомъ морѣ могутъ быть выражены слѣдующимъ образомъ:

	Линейные корабли.	Броненос. крейсера.	Легкіе крейсера.	Эскадрен. миноносцы.	Подводныя лодки.
Великобританія	6	6	1	24	6
Германія	16	4	6	54	—

Изъ этой таблицы ясно, что британскія морскія силы въ Нѣмецкомъ морѣ, несмотря на нѣкоторую номинальную большую силу отдѣльныхъ кораблей, въ общемъ все же значительно уступаютъ германскимъ. При обыкновенныхъ обстоятельствахъ это преимущество германскаго флота не представляетъ серьознаго значенія, ибо Флоты Канала и Атлантическаго океана никогда не удаляются на значительное разстояніе отъ вѣроятнаго раіона столкновенія, но если оказалось нужнымъ держать флотъ, дабы предупредить возможность внезапнаго набѣга на наши берега, то, конечно, не менѣе необходимо дать этому флоту такую силу, чтобы сдѣлать невозможнымъ и неосуществимымъ внезапное нападеніе на него самого. Извѣстно, что подобный пріемъ является наиболѣе характерной чертой плановъ Германіи въ случаѣ войны съ нами, и для болѣе быстраго и удобнаго его выполненія эта держава занялась въ настоящее время устройствомъ первоклассной миноносной базы въ Эмденѣ, расположенномъ немного болѣе чѣмъ въ 250 миляхъ отъ того порта, на который базируются наши морскія силы въ Нѣмецкомъ морѣ. Послѣ того, что объ этомъ оборудованіи Эмдена стало извѣстно, наша миноносная флотилія въ Нѣмецкомъ морѣ была усилена вдвое, а вскорѣ послѣ сего, въ Маѣ

прошлаго года, и „матка-крейсеръ“ минной флотиліи „Отечественнаго“ Флота была переведена изъ Портланда въ Чатамъ съ цѣлью обезпечить преимущественное пребываніе этого миноноснаго флота въ тѣхъ водахъ, которыя онъ долженъ охранять. Несмотря на всѣ эти перемѣны, все же та часть нашей миноносной флотиліи въ Нѣмецкомъ морѣ, которая находится въ состояніи „постоянной готовности“, все же остается несравненно слабѣе германскаго миноноснаго флота въ этомъ морѣ, даже на бумагѣ, и особенно заслуживаетъ вниманія тотъ фактъ, что за все то время, какъ эта наша флотилія существуетъ въ Нѣмецкомъ морѣ, еще ни разу не было ни единаго момента, чтобы всѣ миноносцы, ее составляющіе, одновременно всѣ были бы въ полной готовности къ службѣ. Опытъ минувшихъ двѣнадцати мѣсяцевъ показалъ, что та часть миноносцевъ, на „постоянную готовность“ которыхъ смѣло можно разсчитывать, колеблется между шестьюдесятью и восемьюдесятью процентами отъ общаго ихъ числа. Въ Ширнессѣ и Чатамѣ имѣется значительная резервная сила миноносцевъ, но ею никогда не пользуются для выполненія самыхъ законныхъ цѣлей, истекающихъ изъ самаго смысла ея существованія, и для замѣны случайно вышедшаго изъ строя миноносца активной флотиліи никогда немедленно же не берутъ въ кампанію соотвѣтствующаго миноносца изъ резервнаго миноноснаго флота. Правда, однажды, по случаю общихъ маневровъ въ Октябрѣ минувшаго года, была сдѣлана попытка подобной замѣны, но резервные миноносцы Норской станціи, считающіеся въ двадцати-четырехчасовой готовности, оказались въ столь неисправномъ состояніи, что семь высланныхъ изъ этого порта миноносцевъ для требуемой замѣны, были обратно возращены изъ Портсмута и Девонпорта.

Ни одинъ изъ миноносцевъ Норской резервной флотиліи не оказался годнымъ къ плаванію.

Усиленіе флотиліи миноносцевъ въ Нѣмецкомъ морѣ является задачей, съ которой нашему Адмиралтейству прійдется имѣть дѣло еще надолго впередъ. Принимая во вниманіе превосходную дѣеспособность германскихъ миноносцевъ, какъ въ отношеніи личнаго состава, такъ и матеріальной ихъ части, а также наличіе для нихъ заманчивой добычи, которую представляетъ собою флотъ крупныхъ судовъ въ портахъ нашего восточнаго побережья, присутствіе при послѣднихъ нашей миноносной флотиліи въ сорокъ восемь эскадренныхъ миноносцевъ для охраны ихъ безопасности отъ неожиданной и внезапной минной атаки,—не можетъ никоимъ образомъ считаться чрезмѣрнымъ. При этомъ вся наличная сила находящихся въ кампаніи этихъ минныхъ судовъ никогда не должна покидать морскую базу Флота одновременно въ полномъ составѣ. По мнѣнію высоко компетентныхъ минныхъ офицеровъ, одна треть этой миноносной флотиліи должна находиться постоянно въ морѣ, одна треть постоянно въ порту въ состояніи полной готовности по первому требованію выйти въ море, а остальную треть могутъ составлять миноносцы, подлежащіе ремонту и исправленіямъ. При такихъ условіяхъ номинальное число сорока-восьми миноносцевъ этой флотиліи обезпечитъ наличіе въ любое время силы въ тридцать два вполнѣ исправныхъ миноносца, изъ которыхъ шестнадцать будутъ, находясь въ морѣ, въ состояніи принять на себя первый ударъ непріятеля при внезапной атакѣ, а равное имъ число миноносцевъ будетъ находиться при Флотѣ для защиты его на близкомъ разстояніи, въ случаѣ если непріятельской атакующей минной флотиліи удастся прорваться чрезъ внѣшнюю охрану.

Недостатокъ въ броненосныхъ и бронепалубныхъ мореходныхъ судахъ нашихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ по сравненію съ германскимъ флотомъ прямо бросается въ глаза. У насъ ихъ имѣется всего тринадцать, включая въ то число и крейсеръ, причисленный къ флотиліи эскадренныхъ миноносцевъ, противъ германскихъ двадцати шести, и если политика нашего Правительства будетъ послѣдовательна и основательна и исходить изъ принципа, что даже самый малѣйшій рискъ въ положеніяхъ касающихся нашего господства на морѣ, а тѣмъ болѣе на столь жизненно важномъ для насъ какъ Нѣмецкое, совершенно недопустимъ, то равновѣсіе нашихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ должно быть возстановлено въ наивозможно кратчайшій срокъ.

Въ полной кампаніи въ отечественныхъ водахъ. кромѣ Норской дивизіи „Отечественнаго“ Флота, мы имѣемъ еще Флотъ Канала, состоящій изъ четырнадцати линейныхъ кораблей и шести броненосныхъ крейсеровъ и Флотъ Атлантическаго океана изъ шести линейныхъ кораблей и четырехъ броненосныхъ крейсеровъ, причемъ эти два флота представляютъ собою силу, если не равную, то лишь немного уступающую всему германскому флоту. Въ такое время, когда все наше вниманіе столь неотступно занято совершенствованіемъ морскихъ силъ и ростомъ претензій державы по другую сторону Нѣмецкаго моря, кажется, по меньшей мѣрѣ, страннымъ, что оба только что упомянутые Флота продолжаютъ базироваться на Портландъ и Биргавенъ соотвѣтственно, находясь при этихъ портахъ безо всякой пользы и будучи лишены возможности принять немедленное участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ вслѣдствіе ихъ удаленія отъ района наибольшей опасности.

Несоотвѣтствіе нашихъ морскихъ силъ, могущихъ у насъ быть въ распоряженіи въ кратчайшій срокъ, въ послѣднее время служило основаніемъ многочисленныхъ порицаній. Порицанія эти возростаютъ и достигаютъ значительной силы единственно по той причинѣ, что главной идеей новаго распредѣленія нашихъ морскихъ силъ было, повидимому, достичь подавляющаго превосходства въ мѣстѣ наибольшей кажущейся опасности. Этого превосходства мы до сихъ поръ не достигли, и критика дѣйствій Правительства будетъ продолжаться, пока оно не станетъ очевиднымъ, почему нашему Адмиралтейству слѣдовало бы хорошенько разсудить, не пришло ли время, когда нашъ главный боевой флотъ долженъ былъ бы уже базироваться на одинъ изъ портовъ Нѣмецкаго моря. Районъ операцій, въ случаѣ войны между Англіей и Германіей будетъ столь ограниченъ, разстоянія въ немъ столь малы, что разница въ удаленіи этого района отъ Девонпорта и Портланда съ одной стороны и Норской станціи съ другой сможетъ выразиться разницей между успѣхомъ и пораженіемъ, по крайней мѣрѣ въ первую стадію предполагаемой войны. Разъ „стратегія мирнаго времени“ имѣетъ свои основанія къ существованію, и если въ военное время считается желательнымъ имѣть подавляющаго превосходства силы, и притомъ могущія быть въ распоряженіи въ самомъ опасномъ мѣстѣ въ кратчайшій срокъ, то либо Флотъ Канала долженъ быть переведенъ въ Нѣмецкое море, а „Отечественный“ Флотъ въ Англійскій Каналъ, гдѣ онъ и можетъ продолжать служить мореходнымъ учебнымъ Флотомъ, каковымъ онъ является въ настоящее время, но съ той разницей, что тамъ это его положеніе уже не будетъ угрожать безопасности страны; либо же, оставивъ, какъ Флоту Канала, такъ и Атлан-

тическому Флоту ихъ настоящія базы и районы плаванія, слѣдуетъ лишь уменьшить составъ обоихъ этихъ Флотовъ, примѣрно, на одну треть настоящей ихъ силы, переведя эти суда въ Норскую дивизію „Отечественнаго“ Флота, но поставивъ притомъ этотъ Флотъ дѣйствительно на боевую ногу.

Атлантическій Флотъ, хотя и сформированъ совсѣмъ недавно, но является еще большимъ анахронизмомъ, нежели Флотъ Канала. Базируясь на Биргавенъ, этотъ флотъ, въ военное время, имѣетъ своимъ назначеніемъ усилить либо Флотъ Канала, либо Флотъ Средиземнаго моря, смотря по обстоятельствамъ. Война же со средиземноморской державой едва ли можетъ быть предвидѣна, развѣ лишь въ отдаленномъ будущемъ, а если и случится, то ей будутъ предшествовать такіе предупреждающіе ее факты, которые заблаговременно позволятъ къ ней должнымъ образомъ подготовиться. Германія одна обладаетъ политической конституціей, дающей ей возможность наносить удары безъ предупрежденія — сдѣлать „внезапный набѣгъ“; другія же страны должны предварительно согласоваться въ рѣшеніи объявить войну съ разнаго рода затягивающими дѣло конституціонными обычаями. Къ тому же, единственной значительной морской державой въ Средиземномъ морѣ является Франція, которая, помимо дружественнаго характера ея отношеній съ Англіей, довела свой флотъ до такого жалкаго состоянія недѣеспособности. вслѣдствіе черезчуръ широкого примѣненія къ нему принциповъ „свободы, равенства и братства“, что ея морскія силы, несмотря на кажущуюся ихъ внушительность на бумагѣ, не даютъ болѣе возможности считать эту страну среди передовыхъ морскихъ державъ міра. На этихъ основаніяхъ, будущее Атлантическаго Флота въ смыслѣ совмѣст-

ныхъ дѣйствій съ Флотомъ Средиземнаго моря становится весьма мало вѣроятнымъ, а потому единственнымъ его назначеніемъ остается поддержка Флота Канала. Послѣдній же, какъ мы то только что видѣли, долженъ бы находиться не въ Англійскомъ Каналѣ, а въ Нѣмецкомъ морѣ и, самъ по себѣ, безъ подкрѣпленій, въ состояніи силою своею считаться съ германскимъ Активнымъ Флотомъ; ненахожденіе же или нахожденіе Атлантическаго Флота въ разстояніи, допускающемъ, съ самаго начала войны, возможность совмѣстныхъ дѣйствій съ Флотомъ Канала, находящимся въ районѣ военныхъ операцій, выразится либо затяжной морской войной въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ,—либо быстрымъ окончаніемъ войны, которая рѣшится первымъ генеральнымъ морскимъ сраженіемъ; Флотъ Канала самъ по себѣ въ состояніи оспаривать побѣду, совмѣстно же съ Атлантическимъ Флотомъ онъ уничтожитъ врага сразу.

Если первое изъ предложенныхъ измѣненій распредѣленія нашихъ силъ было бы принято, то есть если придерживаться при новомъ ихъ перераспредѣленіи исключительно принциповъ „стратегіи мирнаго времени", то соотвѣтствующія силы Англіи и Германіи въ Нѣмецкомъ морѣ представятся въ слѣдующемъ видѣ:

		Линейные корабли	Броненосн. крейсера	Легкіе крейсера
Англія	Флотъ Канала	14	6	3
	Атлант. Флотъ	6	4	3
	Итого:	20	10	6
Герман.	Активный флотъ	16	4	6

Приведенныя цифры, безъ дальнѣйшихъ комментарій, даютъ право сказать, что, поскольку настоящее положеніе вещей представляетъ для

Германіи выгоды, по меньшей мѣрѣ, начальнаго успѣха въ время войны съ Англіей, со всѣмъ связаннымъ съ нимъ подъемомъ престижа и моральнаго состоянія нашего противника, постольку предлагаемое перераспредѣленіе нашихъ морскихъ силъ поставитъ эту страну до такой степени въ невыгодное положеніе, что сама возможность вооруженнаго столкновенія тѣмъ отложится, по крайней мѣрѣ, лѣтъ на пятнадцать впередъ. Такимъ образомъ, все сказанное представляетъ разбираемый вопросъ въ слѣдующемъ видѣ: либо, съ одной стороны, вслѣдствіе неправильной системы распредѣленія нашихъ морскихъ силъ, мы содержимъ въ полной кампаніи значительно менѣе судовъ въ отечественныхъ водахъ, чѣмъ то требуется настоящимъ нашимъ положеніемъ,—либо же, наоборотъ, наше настоящее положеніе вполнѣ удовлетворительно, наша безопасность обезпечена и силы нашего флота въ отечественныхъ водахъ вполнѣ гарантируютъ насъ отъ всякой опасности. Но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ нашъ Атлантическій флотъ, какъ стоящій внѣ схемы вѣроятныхъ политическихъ событій, является совершенно излишнимъ. При допускѣ же дѣйствительной справедливости указаннаго опаснаго положенія нашей страны, предлагаемое, для выхода изъ него, перераспредѣленіе нашихъ морскихъ силъ даетъ очевидное преимущество нашему флоту въ Нѣмецкомъ морѣ передъ германскимъ, ибо борьба между тридцатью нашими броненосными судами общаго водоизмѣщенія въ 424,100 тоннъ съ двадцатью германскими броненосными кораблями, представляющими, въ суммѣ, общее водоизмѣщеніе въ 220,720 тоннъ, явится для сихъ послѣднихъ лишь совершенно непроизводительной тратой своихъ морскихъ силъ. Къ тому же, при выполненіи предлагаемаго рас-

предѣленія, переведенный въ Нѣмецкое море Флотъ Канала смѣло можетъ быть уменьшенъ на два линейныхъ корабля, весь же „Отечественный“ Флотъ, базируясь на порта Англійскаго Канала, можетъ находиться полностью въ состояніи резерва, или же нѣкоторыя изъ его боевыхъ единицъ могутъ быть переведены на Дальній Востокъ. Во всякомъ случаѣ, при такомъ распредѣленіи, наше господство въ отечественныхъ водахъ будетъ значительно болѣе реальнымъ, нежели въ настоящее время, а въ тоже самое время получится значительная экономія денежныхъ средствъ, благодаря сокращенію числа судовъ, постоянно находящихся въ плаваніи.

Подобнымъ экономичнымъ и простымъ распредѣленіемъ имѣемыхъ въ нашемъ распоряженіи линейныхъ кораблей и крейсеровъ мы въ состояніи парировать намѣренія нашего противника въ настоящее время, не принимая въ разсчетъ роста его флота. Въ продолженіи ближайшихъ семи или восьми лѣтъ мы съ успѣхомъ можемъ придерживаться той же системы, но ранѣе, нежели будетъ полностью выполнена программа германскаго закона о флотѣ 1900 года, наши существующія морскія силы несмотря на ихъ перераспредѣленіе, уже не будутъ въ состояніи болѣе обезпечивать насъ отъ тѣхъ явныхъ аггрессивныхъ плановъ, которые Германія имѣетъ въ виду. Пока экономія въ увеличеніи нашего флота удовлетворяла нашему политическому положенію. Правительство наше было совершенно право, преслѣдуя ее прежде всего, но немного болѣе чѣмъ черезъ полъ-десятилѣтія германскій флотъ достигнетъ такихъ размѣровъ, что у насъ выдвинется на первый планъ требующій наиболѣе значительныхъ затратъ настойчивый вопль: „кораблей, кораблей и еще больше кораблей!“, развѣ только, что за это время какой ни-

будь международный конгрессъ выработаетъ примѣнимое на практикѣ сознаваемое всѣми признаніе въ безразсудствѣ и въ безчеловѣчности безумнаго соревнованія всѣхъ странъ въ своихъ вооруженіяхъ.

VII.

Морская политика и наши морскія базы.

Изготовленіе и содержаніе въ исправности боевого флота вызываетъ со стороны націи обязанности по отношенію и къ нѣкоторымъ другимъ факторамъ, кромѣ самаго плавучаго состава морскихъ силъ непосредственно. Наиболѣе выдающимся среди нихъ является наличіе соотвѣтствующихъ средствъ для постройки и починки судовъ флота и должнымъ образомъ размѣщенныхъ стратегическихъ базъ, при которыхъ различныя его части могутъ находиться въ полной готовности къ активнымъ операціямъ немедленно послѣ начала военныхъ дѣйствій.

Не требуетъ доказательствъ, что значительная экономія можетъ быть достигнута въ тѣхъ случаяхъ, когда приведенныя обѣ функціи оборудованія военныхъ портовъ въ удовлетворительной степени могутъ быть соединены въ тѣхъ же самыхъ мѣстахъ. Эта экономія въ подобныхъ случаяхъ выразится въ сокращеніи суммъ на денежное довольствіе личнаго состава портовъ и прочіе расходы по этому личному составу, въ содержаніи желѣзнодорожныхъ путей и прочихъ средствъ сообщенія военныхъ портовъ, а, главное, въ уменьшеніи расходовъ на защиту ихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, сосредоточеніе всѣхъ

усилій въ этомъ направленіи не мало будетъ дѣйствовать и на моральное состояніе людей и тѣмъ содѣйствовать усиленію дѣеспособности оборонительныхъ и наступательныхъ средствъ, находящихся на ихъ попеченіи.

Вліяніе этихъ экономическихъ и стратегическихъ соображеній на нашу морскую политику, въ ея прошломъ, очевидно и выражается въ расположеніи нашихъ наиболѣе значительныхъ казенныхъ адмиралтействъ. Не какая либо случайность, а вопіющая необходимость была причиною устройства нашахъ военныхъ портовъ въ Портсмутѣ и Девонпортѣ противъ береговъ нашего наслѣдственнаго врага—Франціи и дѣйствительность полезной службы этихъ портовъ, какъ въ строительномъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ выразилась въ широкой мѣрѣ въ исторіи, какъ Англіи, такъ и всего міра.

Послѣ столѣтія относительнаго мира и отсутствія военной дѣятельности на моряхъ, почти полностью обязанныхъ подавляющему успѣху британскаго флота въ войнахъ, послѣдовавшихъ за французской революціей, безпрерывно мѣняющіяся стадіи международной политики не только оживили старый духъ морского соперничества, но и передвинули арену дѣятельности въ этомъ направленіи, первоначально, изъ Средиземнаго моря въ Англійскій каналъ, а затѣмъ и далѣе къ нашимъ восточнымъ границамъ. Вліяніе этихъ перемѣнъ на распредѣленіе нашихъ морскихъ силъ было только что разобрано въ предыдущей главѣ; далѣе, слѣдуетъ принять во вниманіе тотъ фактъ, что, какъ представители нашего Адмиралтейства при нашихъ законодательныхъ учрежденіяхъ, такъ и наша пресса неоднократно усиленно напирали на то, что эти перемѣны въ международной политикѣ приводятъ насъ

къ необходимости серьезнаго пересмотра нашего положенія по отношенію и къ приведеннымъ вспомогательнымъ факторамъ нашей морской силы, заключающимся въ оборудованіи, особенно, починочныхъ и стратегическихъ базъ нашего флота. Поэтому не представляется надобности приводить здѣсь снова всѣ тѣ доводы, которые приводились при этихъ обсужденіяхъ, но нельзя не обратить вниманія на характеризующую ихъ значительность колебаній въ смыслѣ того направленія, котораго слѣдуетъ держаться въ предстоящихъ усиліяхъ по оборудованію базъ для нашего флота, колебаній столь серьезныхъ, что, несмотря на установленную необходимость предположенныхъ работъ, выполненіе ихъ къ настоящему времени находится лишь въ какой то промежуточной стадіи.

Еще въ началѣ 1903 года наше правительство окончательно пріобрѣло большой земельный участокъ въ мѣстечкѣ Rosyth на берегу залива Firth of Forth для устройства въ этомъ мѣстѣ новой морской базы въ виду Ньюгавена, гдѣ еще въ пятнадцатомъ столѣтіи король James IV дѣлалъ попытки къ постройкѣ шотландскаго флота. Мысль о созданіи здѣсь новой морской базы зародилась двоякимъ путемъ. За годъ до описываемыхъ дѣйствій Правительства въ Лондонѣ имѣло мѣсто собраніе, на которомъ главными ораторами были г-да Spencer Wilkinson и R. B. Haldane, настаивавшіе на томъ, чтобы Правительство теперь же приступило къ устройству новой морской базы на берегахъ Нѣмецкаго моря, важность которой для насъ возрастаетъ съ прибавкой каждой новой боевой единицы къ составу германскаго флота. Еще ранѣе сего, въ мартѣ мѣсяцѣ 1900 года, нашимъ Адмиралтействомъ была назначена особая коммиссія для разбора „вопроса о сооруженіяхъ для

стоянки судовъ Ея Величества, какъ въ верфяхъ и адмиралтействахъ, такъ и въ прочихъ водахъ и о размѣрѣ потребныхъ для сего швартовныхъ и якорныхъ приспособленій и прочихъ матеріаловъ". Комиссія эта состояла изъ Лорда Адмиралтейства по Финансовой Части, Начальника Гидрографіи (контръ-адмирала Wharton'a), Директора Портовыхъ Работъ, Директора Казенныхъ Адмиралтействъ и Директора Развѣдочнаго Отдѣленія (капитана 1-го ранга Принца Луи Баттенберга). Въ своемъ рапортѣ по разсматриваемому вопросу, комиссія выразила пожеланіе, чтобы были бы произведены въ разсматриваемомъ направленіи нѣкоторыя улучшенія въ Портсмутѣ, Плимутѣ и Чатамѣ, но также, на основаніи выяснившейся въ то время очевидности, пришла къ заключенію, что „ростъ флота вскорѣ сдѣластъ невозможнымъ для этихъ портовъ размѣщеніе въ нихъ всѣхъ судовъ нашего флота и наступило время для разсмотрѣнія Адмиралтействомъ и страной вопроса о томъ, не представляется ли необходимымъ созданіе новаго военнаго порта". Вмѣстѣ съ тѣмъ комиссія указала на необходимость пріобрѣтенія для этой цѣли мѣста въ St. Margaret Hope и выразила свое мнѣніе о покупкѣ сразу большого земельнаго участка съ береговой чертой и о началѣ оборудованія этого новаго порта съ разсчетомъ на возможность его значительнаго расширенія въ будущемъ, что дастъ значительную денежную экономію впослѣдствіи. Основываясь на этомъ постановленіи комиссіи, Правительство приступило къ покупкѣ рекомендованной ею земли и въ смѣту по оборудованію портовъ на 1903 годъ оказалась внесенной на эту покупку и предварительныя изысканія по оборудованію новаго порта сумма въ £ 200,000. Въ то время было рѣшено создать на этомъ мѣстѣ значительныхъ размѣровъ

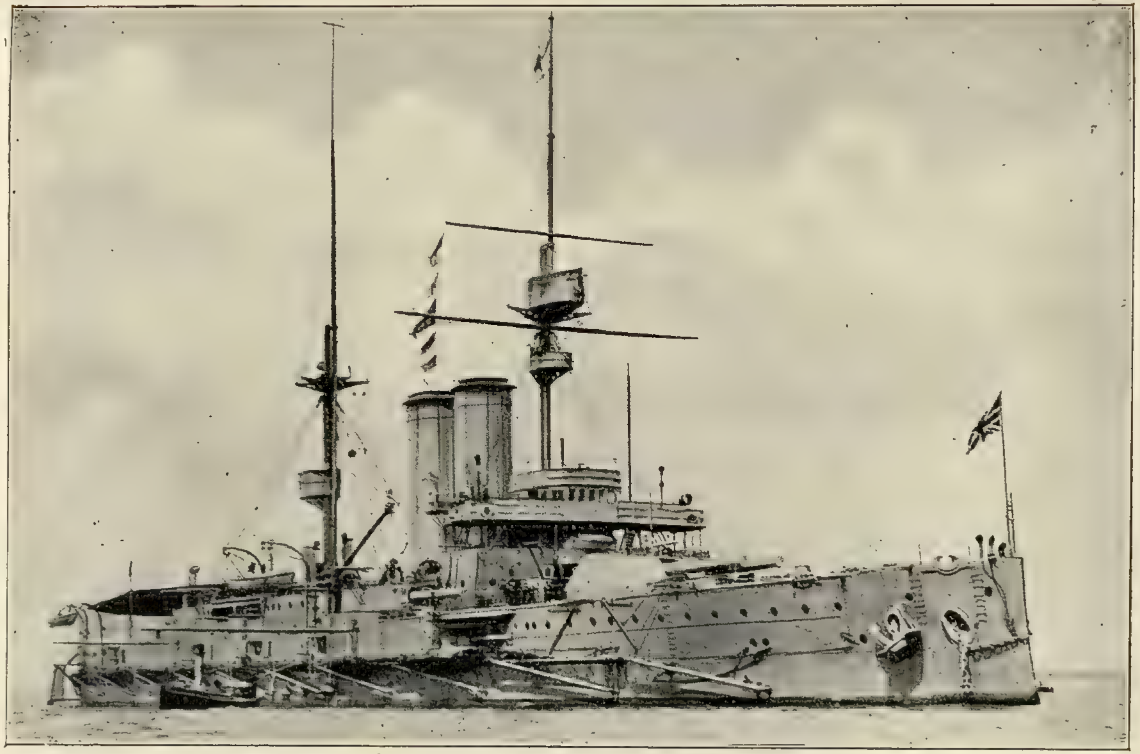
морскую базу и тѣмъ облегчить существующія адмиралтейства, чрезмѣрно заваленныя работами. Что же касается подробностей оборудованія этой новой базы, то Адмиралтейство не сочло возможнымъ предать ихъ гласности [40]).

Изъ всего сказаннаго видно, что главнымъ поводомъ къ такому рѣшенію Адмиралтейства было скорѣе и въ бо́льшей степени чрезмѣрное скопленіе имѣвшихся въ то время судовъ въ военныхъ портахъ, нежели стратегическія соображенія; въ концѣ же 1904 года, когда политика „очистки" флота отъ устарѣвшихъ и устарѣвающихъ крейсесовъ и прочихъ малыхъ судовъ была приведена въ исполненіе, результатомъ чего явилось одновременное исключеніе изъ списка судовъ флота сразу 155 разнаго рода кораблей, взгляды на необходимость новаго порта упростились и получили другое освѣщеніе, ибо изъ нихъ пришлось выключить настоятельную нужду въ размѣщеніи судовъ, значительное число которыхъ упразднялось. Вмѣстѣ съ тѣмъ, не оказалось также и нужды въ созданіи новой судостроительной верфи, такъ какъ въ теченіи послѣднихъ лѣтъ судостроительная политика выразилась въ стремленіи увеличить размѣры боевыхъ судовъ, а ростъ размѣровъ кораблей вмѣстѣ съ тѣмъ вызываетъ по меньшей мѣрѣ пропорціональное увеличеніе ихъ стоимости; результатомъ всего этого, при извѣстныхъ предѣлахъ размѣра морского бюджета, явилось сокращеніе числа вновь строющихся судовъ флота.

Это сокращеніе оказалось тѣмъ болѣе еще замѣтнымъ, что съ теченіемъ времени въ спискахъ флота оказались еще старыя суда, которыя были также признаны устарѣвшими и упразднены. По-

---

[40]) Газета „Times" и журналъ „Naval and Military Record" за Январь 1905 года.



Англійскій линейный корабль „King Edward VII“
(Флагманскій корабль Флота Канала)
Водоизмѣщеніе: 16,350 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 12″, четыре 9″,2 и десять 6″

этому теперь вопросъ о морской базѣ въ Нѣмецкомъ морѣ долженъ быть разсматриваемъ исключительно съ стратегической точки зрѣнія и не представляетъ собою никакой надобности для своего оправданія какихъ либо новыхъ доводовъ другого рода. Вопросъ этотъ долженъ быть формулированъ слѣдующимъ образомъ: „Какое мѣсто нашего побережья слѣдуетъ признать наиболѣе подходящимъ по своему положенію для пользованія имъ какъ базою для нашего флота, какъ въ мирное, такъ и въ военное время?“

Лишь только къ концу 1904 года эта задача была приведена къ столь простой формѣ для своего рѣшенія, приблизившись исключительно къ стратегической точкѣ зрѣнія, и результатъ сего сказался немедленно. Въ Декабрѣ этого года получилъ широкое распространеніе слухъ о томъ, что, будто-бы, Правительство намѣрено отказаться отъ всѣхъ своихъ первоначальныхъ плановъ, касающихся порта Rosyth, но въ отвѣтъ на письмо Члена Парламента Г-на A. W. Maconochie, Лордъ Selborne, въ то время бывшій Первымъ Лордомъ Адмиралтейства, далъ по сему вопросу нижеслѣдующія разъясненія:

„Слухъ о подобномъ рѣшеніи не имѣетъ фактическихъ основаній...... 7 Августа 1903 года я началъ ту часть моей рѣчи, которая была посвящена порту Rosyth, заявленіемъ, что это именно мѣсто было избрано для новой базы флота, ради основаній промышленнаго, экономическаго и стратегическаго характера, и закончилъ ее слѣдующими словами: „Я желаю сказать еще одно послѣднее слово по отношенію къ будущему этой морской базы. Совѣтъ Адмиралтейства намѣренно не дѣлаетъ попытки разъяснить Парламенту, какія, по его мнѣнію, будутъ предъявлены страной окончательныя

требованія этому новому порту. Все, что мы можемъ заявить, это то, что все сдѣланное для сего порта, выполнено наиболѣе дешевымъ и полнымъ способомъ для будущаго расширенія этой базы, что нами и предвидится". 10-го же Августа 1903 года я сдѣлалъ дальнѣйшее заявленіе въ слѣдующихъ выраженіяхъ: „Лично, я желалъ бы, сколь то возможно, ограничить расширеніе спеціально этой базы. Она можетъ быть превращена во вполнѣ оборудованное адмиралтейство, подобно Портсмуту, она можетъ быть базой, но исключительно для командъ, складовъ и судовъ и для производства мелкихъ исправленій, но отнюдь не должна имѣть промышленныхъ учрежденій какого-либо рода"..... Я ничего не имѣю убавить изъ этихъ заявленій и, наоборотъ, могу лишь прибавить, что съ 1903 года много случилось такого, что только еще подчеркиваетъ будущее важное значеніе порта Rosyth для нашего флота".

Изъ столь неопредѣленныхъ фразъ, какъ заключительная въ этомъ письмѣ становится яснымъ лишь то, что это письмо имѣло лишь цѣлью оправдать задержки въ оборудованіи новаго порта. Все же указываетъ на тотъ фактъ, что Rosyth былъ избранъ для базы, главнымъ образомъ, изъ соображеній, истекавшихъ изъ необходимости въ размѣщеніи имѣвшагося во флотѣ большаго числа устарѣвшихъ теперь судовъ, требованія, которое въ настоящее время уже перестало существовать; теперь же этотъ планъ былъ изслѣдованъ подъ микроскопомъ стратегическихъ соображеній, какъ оставшихся единственными, могущими оказаться въ его пользу, но это изслѣдованіе, повидимому, оказалось не оправдывающимъ сдѣланнаго выбора. Въ Нижней Палатѣ было заявлено, что развитіе этого плана „не заслужило хотя бы малѣйшаго вниманія" Совѣта

Адмиралтейства въ настоящемъ его составѣ, а въ смѣтахъ Морского Вѣдомства за отчетные года 1906—7 и 1907—8 подъ рубрикой расходовъ на оборудованіе порта Rosyth числится всего лишь скромная сумма въ £ 18,000. Смѣтою же 1908—9 года установлено, что къ работамъ по оборудованію этого порта предполагается приступить, и въ число ихъ включено устройство большого бассейна и большого сухого дока для кораблей типа „Dreadnought", а также и постройка многочисленныхъ мастерскихъ, причемъ окончаніе этихъ работъ намѣчено приблизительно къ 1918 году. Весьма любопытно во всемъ этомъ дѣлѣ то, что на многочисленныхъ дебатахъ по этому вопросу въ обѣихъ Палатахъ нашего Парламента, хотя и было первоначально заявлено, что Rosyth былъ избранъ для базы нашего флота, по крайней мѣрѣ, отчасти, изъ стратегическихъ соображеній, и, хотя стратегическія преимущества приписывались этому пункту лицами, отвѣтственными въ его выборѣ, тѣмъ не менѣе, никто изъ нихъ не дѣлалъ и попытки выяснить эти стратегическія соображенія и эти стратегическія преимущества. Въ дѣйствительности же, съ того времени, какъ вопросъ объ устройствѣ новой базы для флота въ Нѣмецкомъ морѣ сталъ вопросомъ, основаннымъ исключительно на требованіяхъ стратегіи, эти то стратегическія соображенія и стратегическія преимущества новаго порта только и могутъ при разсмотрѣніи этого дѣла и представлять исключительный интересъ. Поэтому постараемся, на сколько возможно, освѣтить это дѣло съ этой стороны.

Контръ-Адмиралъ А. Т. Mahan, извѣстный историкъ въ Соединенныхъ Штатахъ, въ своихъ набroomскахъ, озаглавленныхъ „The Interest of America in Sea Power", даетъ намъ слѣдующее опредѣленіе:

„Стратегическая цѣнность всякой позиціи, будь то часть земли большая или малая, либо морской портъ, либо проливъ, зависитъ: 1) отъ ея положенія (главнымъ образомъ по отношенію къ сообщеніямъ), 2) отъ ея силы (естественно ей присущей или искусственно ей приданной), и 3) отъ ея средствъ (естественныхъ или собранныхъ). Ввиду того, что, какъ сила, такъ и средства принадлежатъ къ числу факторовъ, которые по желанію могутъ быть увеличены тамъ, гдѣ подходящія условія то вызываютъ, а положеніе позиціи само по себѣ не подлежитъ измѣненію на болѣе выгодное, то именно на положеніе позиціи и должны базироваться первоначальныя основанія для ея выбора".

Руководствуясь этимъ опредѣленіемъ, мы и позволимъ себѣ сравнить качества порта Rosyth, какъ базы для нашихъ морскихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ, съ таковыми давно уже существующихъ на нашемъ восточномъ побережьи портами Ширнессомъ и Чатамомъ, которые, для сокращенія, принято называть оба вмѣстѣ—Норской морской станціей.

Выгодныя стороны порта Rosyth, поскольку то относится къ его сообщеніямъ, могутъ быть суммированы слѣдующимъ образомъ. Въ оборонительномъ отношеніи, Rosyth защищаетъ морскую торговлю Лейта, служащаго портомъ Эдинбургу [41]), ввозную и вывозную торговлю, идущую путемъ вокругъ сѣверной оконечности Шотландіи, и нашу морскую торговлю съ Норвегіей. Въ наступатель-

[41]) Это, конечно, не должно обозначать, что укрѣпленія порта Rosyth могутъ защитить какія либо коммерческія суда, кромѣ могущихъ оказаться на якорѣ въ районѣ дальности обстрѣла орудій этихъ укрѣпленій. Слѣдуетъ сказанное понимать такъ, что Rosyth признается подходящей базой для морскихъ силъ, которыя и будутъ защищать морскую торговлю, имѣющую пути свои въ районѣ операцій этого флота.

номъ же отношенiи, этотъ портъ закрываетъ входъ въ Нѣмецкое море изъ открытаго океана и тѣмъ держитъ въ своихъ рукахъ бо́льшую часть заокеанской морской торговли германскихъ портовъ Балтiйскаго моря, Штеттина, Данцига и Любека. Но, въ обоихъ случаяхъ, какъ охраняемая наша торговля, такъ и могущая подвергнуться нападенiю торговля нашего противника, представляютъ сравнительно весьма небольшую часть морской торговли обѣихъ странъ. Какъ портъ Лейтъ, такъ и германскiе порта Балтiйскаго моря, могутъ быть закрыты для заокеанской торговли безъ опасенiй, что это вызоветъ для обѣихъ странъ значительный ущербъ, характеръ котораго будетъ исключительно мѣстный, ибо, съ одной стороны, Лейтъ по своей морской торговлѣ занимаетъ только двѣнадцатое мѣсто среди британскихъ портовъ метрополiи, а, съ другой стороны, болѣе восьмидесяти процентовъ общаго тоннажа германскаго коммерческаго флота принадлежитъ пароходамъ, приписаннымъ къ портамъ Нѣмецкаго моря, Гамбургу, Бремену и Бремергавену. Должны ли эти соображенiя оказывать влiянiе на нашу политику,—вопросъ открытый, тѣмъ болѣе, что военные планы Германiи составлены въ предположенiи полнаго прекращенiя ея заокеанской морской торговли, при которомъ, по всей вѣроятности, эта страна врядъ ли будетъ въ состоянiи выдержать продолжительную войну. Всѣ ссылки на германскую морскую торговлю должны быть принимаемы при наличiи этихъ положенiй. Къ тому же, надо принять въ соображенiе, что, въ случаѣ войны между Англiей и Германiей, если Rosyth будетъ при этомъ главною базою нашего флота, бо́льшая часть германскихъ коммерческихъ судовъ, направляющихся въ Балтику и изъ нея, будетъ пользоваться Кильскимъ Каналомъ. Съ пе-

ключительно военной точки зрѣнія, единственное преимущество положенія, на которое Rosyth можетъ претендовать, это то, что этотъ портъ находится между Германіей и сѣвернымъ выходомъ изъ Нѣмецкаго моря въ Атлантическій океанъ; но тогда Cromarty находится въ еще болѣе выгодномъ положеніи, имѣя притомъ еще большія преимущества внутренняго характера [42]).

Норская позиція находится во всѣхъ отношеніяхъ въ другомъ положеніи. Въ оборонительномъ отношеніи она находится въ наиболѣе значительномъ коммерческомъ центрѣ Соединеннаго Королевста, или даже всего міра, ибо притокъ товаровъ въ Лондонскій портъ собираетъ ихъ отовсюду, а ихъ вывозъ распредѣляетъ ихъ по всему свѣту; ежегодный ввозъ и вывозъ этого порта превышаетъ таковые Лейтскаго порта въ восемь или девять разъ. Помимо преимуществъ чисто матеріальнаго характера, съ такою очевидностью выраженныхъ приведеннымъ цифровымъ сравненіемъ, моральное значеніе порта, стоящаго у преддверья столицы Имперіи, не можетъ не быть значительно болѣе существеннымъ, нежели любого другого порта страны. Едва ли представляется нужнымъ упомянуть, что морской провозъ товаровъ, идущихъ Англійскимъ Каналомъ и черезъ проливъ Па-де-Кале и обратно, во много разъ больше морской торговли Лейта, идущей сѣвернымъ круговымъ путемъ и Норская станція представляетъ собою, въ этомъ отношеніи, позицію несравненно первостепенной важности, ибо, если она будетъ избрана базою для флота, то никакая враждебная намъ сила въ Нѣмецкомъ морѣ не будетъ въ состояніи пальцемъ

---

[42]) Съ тѣхъ поръ, какъ Rosyth избранъ для будущей базы, Флоты Канала и „Отечественный“ значительно чаще становились на якорь въ заливѣ Cromarty Firth, нежели въ Firth of Forth.

прикоснуться къ пароходамъ, идущимъ въ Лондонскій портъ.

Съ наступательной точки зрѣнія, Норская позиція также имѣетъ не менѣе важное значеніе. Находясь лишь въ пятидесяти миляхъ отъ пролива Па-де-Кале, морскія силы, при ихъ нахожденіи въ устьѣ Темзы, сохранятъ за собой полный контроль надъ этой артеріей морской торговли, и закрытіе этого мѣста вызоветъ полный застой германской заокеанской торговли, а такъ какъ это представляетъ по меньшей мѣрѣ 80% всей заграничной торговли Германской Имперіи, то преимущественное значеніе Норской базы, какъ орудія Англо-Германской войны, дѣлается сразу очевиднымъ. Конечно, тогда явится возможность для германской торговли избрать, или попытаться воспользоваться сѣвернымъ круговымъ путемъ изъ Нѣмецкаго моря въ Атлантическій океанъ, но развитіе порта Rosyth, или еще лучше—Cromarty, во второстепенную базу и нахожденіе въ ней морской силы, вродѣ настоящаго Атлантическаго флота, будетъ достаточно для удержанія за собою и этого сѣвернаго выхода изъ Нѣмецкаго моря противъ любого враждебнаго флота [43]) до той поры, пока не подоспѣетъ для поддержки нашъ Норскій флотъ; одновременно этой мѣрой будетъ достигнуто и закрытіе этого пути для германской заокеанской торговли. При полномъ же прекращеніи заграничнаго ввоза въ подобнымъ образомъ закрытые германскіе порта (за исключеніемъ малозначительной торговли Балтійскаго моря), покорность Германской Имперіи будетъ лишь вопросомъ времени.

Тотъ абсолютный контроль, который даетъ намъ наше географическое положеніе надъ морскими со-

---

[43]) См. предыдущую главу.

общеніями Германіи, а, слѣдовательно, и дѣйствительно надъ морскими и заокеанскими интересами этой страны, никоимъ образомъ не можетъ считаться новой мыслью. Общія условія, которыя будутъ господствовать въ случаѣ войны между Англіей и Германіей, въ своихъ существенныхъ чертахъ, въ точности подобны тѣмъ, которыя имѣли мѣсто во время борьбы Англіи съ Голландіей за коммерческое господство на морѣ въ семнадцатомъ столѣтіи, и приводимая ниже выдержка изъ „Воспоминаній" Richard'a Gibson'a, написанныхъ въ 1654 году и опубликованныхъ обществомъ Navy Records Society, относясь ко времени первой войны съ Голландіей (1652 годъ), показываетъ, сколь полномѣрно оцѣнивались преимущества нашего географическаго положенія еще двѣсти пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ. Gibson, будучи коммерческимъ шкиперомъ, встрѣтился съ капитаномъ Foster'омъ, командовавшимъ кораблемъ „Phoenix" во время войны, и тотъ сообщилъ ему, Gibson'у свой разговоръ съ капитаномъ захваченнаго имъ голландскаго коммерческаго судна.

„Однажды послѣ обѣда", сказалъ Foster, „я выразилъ ему мое удивленіе, какимъ образомъ члены Государственнаго Совѣта въ Голландіи, будучи людьми большого искусства въ государственныхъ дѣлахъ, тѣмъ не менѣе могли быть столь непредусмотрительными, чтобы начать войну съ Англіей, когда наши берега окружаютъ ихъ страну (какъ орлиныя крылья, распростертыя надъ ихъ тѣломъ) на протяженіи 120 лигъ [44]) отъ Сциллійскихъ острововъ до устья Мааса въ Голландіи съ одной стороны, и Оркадскихъ острововъ до сего

[44]) Лига (league) — старинная мѣра длины, равная тремъ географическимъ милямъ.

Примѣчаніе переводчика.

мѣста—съ другой; при этомъ вѣтра, свыше трехъ четвертей года дующіе на наши берега съ запада, способствуютъ тому, что всѣ наши бухты и заливы являются прекрасными якорными стоянками, почему, превративъ даже наши рыбачьи суда въ военные корабли, мы быстро и вѣрно можемъ прекратить вашу торговлю съ Франціей, Бискайей, Португаліей, Испаніей, Средиземнымъ моремъ, Берберіей и т. д., принудивъ васъ плавать вокругъ Ирландіи (подобно вашимъ Остъ-Индскимъ судамъ) изъ всѣхъ перечисленныхъ странъ къ вашимъ берегамъ. Если же мы будемъ пользоваться Ирландіей для приведенія въ ея портахъ нашихъ судовъ въ порядокъ и для снабженія ихъ провизіей, то мы закроемъ вашимъ кораблямъ и этотъ путь".

Къ этому то періоду титанической борьбы съ Голландіей и должны обратиться наши совѣтчики Правительства по морскимъ вопросамъ для руководства въ выборѣ подходящей для нашего флота базы въ Нѣмецкомъ морѣ, ибо, при изученіи военно-морскихъ операцій произведенныхъ въ эту четверть вѣка почти безпрерывной вооруженной борьбы за обладаніе господствомъ на морѣ, нельзя не вынести вполнѣ яснаго убѣжденія въ томъ, что, какъ выигранныя нами побѣды въ этихъ войнахъ, такъ и понесенныя нами пораженія, совершенно опредѣленно указываютъ намъ то направленіе, въ которомъ въ настоящее время наша энергія должна быть использована.

Никогда въ исторіи не было позиціи, которая болѣе полнымъ образомъ оправдала бы свое стратегическое значеніе, нежели Норская морская станція во время этихъ войнъ. Это былъ пунктъ, который въ теченіи большей части разсматриваемаго періода, полностью снабжалъ нашъ флотъ всѣми припасами, и который служилъ ему портомъ отпра-

вленія для нанесенія ударовъ вражескимъ силамъ, былъ ли то его боевой флотъ или его значительная морская торговля, безпрепятственный приливъ которой единственно и могъ бы дать возможность Голландіи выдерживать эту борьбу съ нами. Это былъ пунктъ, на который базировался нашъ флотъ при блокированіи голландскихъ эскадръ, запертыхъ въ своихъ портахъ, и въ который, всегда, когда тому представлялась возможность, наши корабли, поврежденные въ Нѣмецкомъ морѣ, посылались для починки, ибо онъ былъ ближайшимъ къ району операцій и поврежденныя суда не только были въ состояніи его достигнуть съ минимальнымъ для себя рискомъ, но и снова занять свои мѣста въ боевомъ флотѣ въ наикратчайшій срокъ. Принимая же во вниманіе, что Германія является болѣе уязвимой по отношенію къ ея морской торговлѣ, нежели Голландія въ приведенныя нами времена; что въ Нѣмецкомъ морѣ произойдутъ ужасающія дѣйствія между флотами обѣихъ державъ, когда эта страна броситъ намъ свой вызовъ; что Норская морская станція является ближайшей изъ всѣхъ британскихъ портовъ къ базамъ германскаго флота; и, наконецъ, что время представляетъ собою еще большее значеніе при веденіи теперь морскихъ войнъ, нежели то было когда либо прежде, — по всѣмъ этимъ причинамъ только Норская позиція и можетъ завладѣть полностью всѣмъ вниманіемъ нашего Адмиралтейства въ его стремленіи создать первостепенную базу для нашего флота въ Нѣмецкомъ морѣ.

Есть еще одна сторона этого вопроса, которая, несмотря на кажущееся повтореніе связанныхъ съ ней обстоятельствъ, тѣмъ не менѣе, представляетъ интересъ, особенно въ виду извѣстныхъ военно-сухопутныхъ замысловъ Германіи, и которая, по край-

ней мѣрѣ, по отношенію къ нашему восточному побережью, состоитъ въ признаніи дѣйствительности аргументовъ въ пользу установленія принципа, что стратегическая и ремонтная базы для флота должны совпадать въ томъ же самомъ порту. Одинъ случай, имѣвшій мѣсто во время второй голландской войны, доказалъ, что если портъ, обладающій стратегическими достоинствами, расположенъ на побережьи, доступномъ заморскому вторженію непріятеля, то представляется весьма выгоднымъ, если не жизненно важнымъ, имѣть въ семъ порту подъ рукой необходимыя средства для быстрой починки поврежденныхъ кораблей. Упоминаемый случай произошелъ послѣ того, какъ англійскій флотъ потерпѣлъ пораженіе въ кровопролитномъ четырехдневномъ бою въ Іюнѣ 1666 года и когда Albemarle и Rupert стянули свои разбитыя силы въ Ширнессъ. Въ этомъ сраженіи мы потеряли десять или одиннадцать кораблей и имѣли съ нашей стороны до 600 человѣкъ убитыми, 1100 раненыхъ и 2000 попавшихъ въ плѣнъ. Конецъ этого случая описывается Коломбомъ въ его „Войнѣ на морѣ" слѣдующимъ образомъ:

„Голландцы одержали столь явную побѣду, что на нихъ она произвела впечатлѣніе не только полной побѣды надъ англійскимъ флотомъ, но и такой, вліяніе которой имъ казалось болѣе постояннымъ и имѣющимъ болѣе далекія послѣдствія, нежели то было на самомъ дѣлѣ. При такомъ ихъ ошибочномъ взглядѣ, они поспѣшили выслать 25-го Іюня изъ Текселя не только ихъ боевой флотъ изъ шестидесяти судовъ, но и изготовили цѣлый транспортной флотъ съ войсками съ цѣлью произвести высадку ихъ на наши берега, считая себя, по ихъ мнѣнію, благодаря одержанной побѣдѣ, обезпеченными отъ какой либо помѣхи на морѣ къ

производству этой операціи. Со всѣмъ этимъ флотомъ, еще значительно усиленнымъ изъ другихъ портовъ, они появились въ устьѣ Темзы. Но у Норской станціи, къ ихъ удивленію и разочарованію оказался стоящимъ новый англійскій флотъ, состоявшій изъ восьмидесяти восьми судовъ со шлюпами и брандерами. Эти суда представляли собой исправленные и вновь вооруженные остатки разбитаго флота съ добавочными судами, собранными и заканчивавшими постройку и вооруженіе великими усиліями Сэра Вилліама Пенна. Всѣ надежды голландцевъ при видѣ этой неожиданной силы рухнули, и они увидали себя ограниченными выполненіемъ лишь операціи блокады устья Темзы, которую они и поддерживали до 19-го или 20-го Іюля, когда англійскій флотъ снова вышелъ въ море искать непріятеля".

Если бы наша стратегическая база была бы къ сѣверу отъ Норской станціи, и, притомъ, безъ средствъ для починки судовъ, и если бы разбитый англійскій флотъ укрылся бы въ ней, а не въ Норскихъ портахъ съ ихъ обширными адмиралтействами, то ничто тогда насъ не спасло бы отъ вторженія непріятеля въ нашу страну и вѣроятнаго разгрома. Тѣ же самые выводы примѣнимы и къ настоящему времени. Пока у насъ имѣются въ Нѣмецкомъ морѣ внушительныя морскія силы, хотя бы только грозящія обрушиться на флангъ направляющагося къ намъ десантнаго корпуса, внѣ зависимости отъ того, находится ли этотъ флотъ въ состояніи „внезапной готовности", или нѣтъ, мы можемъ считать себя обезпеченными отъ возможности вторженія сухопутныхъ силъ непріятеля въ нашу страну; но, если этотъ флотъ отступитъ, и, будучи, либо разстроенъ, либо разбитъ непріятелемъ, нейтрализуется или скроется въ такой портъ,

гдѣ не имѣется средствъ для быстраго его исправленія, то ему ничего другого не останется, какъ безъ пользы киснуть въ соку своей стратегической базы, а успѣшное вторженіе врага на нашу территорію станетъ болѣе чѣмъ вѣроятнымъ.

Наибольшее униженіе, которое претерпѣла Англія за время войнъ съ Голландіей, состояло въ разрушеніи Ширнесса и уничтоженіи судовъ, находившихся въ рѣкѣ Medway, въ Іюнѣ 1667 года, что оказалось возможнымъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе неполноты и неудовлетворительности оборонительныхъ средствъ Ширнесса, помимо рѣшенія, допустившаго подъемъ нашихъ кораблей вверхъ по рѣкѣ Medway, поставленныхъ тѣмъ въ опасное положеніе. Возможность повторенія подобнаго разгрома будетъ всегда существовать, до той поры, пока нашъ флотъ Нѣмецкаго моря не перестанетъ находиться въ неудовлетворительныхъ условіяхъ по отношенію къ „постоянной и мгновенной готовности“ къ боевымъ дѣйствіямъ.

Качества Норскихъ военныхъ портовъ по отношенію къ тѣмъ функціямъ, которыя неминуемо будутъ на нихъ возложены въ случаѣ войны съ сѣверной европейской державой, никоимъ образомъ не могутъ считаться удовлетворяющими этой цѣли. Въ продолженіи нѣкотораго періода времени Ширнессъ развивался въ качествѣ главной базы для эскадренныхъ миноносцевъ британскаго флота, но по сію пору сравнительно мало сдѣлано для усиленія средствъ этого порта, если не считать постройку двухъ новыхъ доковъ (ихъ всего въ немъ 5) и нѣкотораго расширенія и спеціализаціи портовыхъ складовъ. Чатамъ, конечно, оборудованъ въ значительно большемъ масштабѣ. До семи тысячъ человѣкъ заняты работами въ этомъ порту, что въ три раза превышаетъ число рабочихъ въ Шир-

нессѣ, и этотъ портъ обладаетъ пятью доками, по своимъ размѣрамъ, могущими вмѣстить любой корабль нашего флота, кромѣ судовъ типа „Dreadnought", и четырьмя доками для судовъ меньшихъ размѣровъ. Интересно замѣтить то, что новый докъ въ Чатамѣ по своимъ размѣрамъ номинально можетъ считаться достаточнымъ для вмѣщенія въ себя даже „Dreadnought'a", но ворота, ведущія въ него, черезчуръ малы для входа въ докъ этого Левіаѳана, почему мы оказываемся въ весьма неблагопріятномъ положеніи, не имѣя на всемъ нашемъ восточномъ побережьи ни одного правительственнаго дока, для вмѣщенія корабля, который обѣщаетъ стать образцомъ для всѣхъ британскихъ линейныхъ кораблей, которые отнынѣ будутъ строиться.

До того, что планы оборудованія новой базы въ портѣ Rosyth завладѣли полностью вниманіемъ бывшей Администраціи нашего Морского Вѣдомства, было рѣшено значительно расширить Медвейское адмиралтейство, дабы оно могло удовлетворять возрастающимъ потребностямъ флота и постепенному росту размѣровъ военныхъ судовъ. Эти планы были настолько двинуты къ ихъ осуществленію, что даже необходимый для сего участокъ земли былъ купленъ Правительствомъ и изготовлены чертежи предположеннаго расширенія военнаго порта Норской позиціи. Но тутъ наступило вліяніе химерическихъ идей объ основаніи новой базы въ портѣ Rosyth и вмѣсто стремленій сдѣлать Норскіе порта отвѣчающими измѣнившимся стратегическимъ требованіямъ флота, ихъ личный составъ въ теченіи двухъ лѣтъ былъ уменьшенъ на 3228 человѣкъ, что представляетъ собою болѣе двадцати восьми процентовъ бывшаго наличія рабочей силы этой морской станціи.

Тѣмъ не менѣе, въ настоящее время, замѣчается

наличіе признаковъ того, что упадокъ оборудованія Норскихъ портовъ перевалилъ черезъ наиболѣе низкую точку, но предстоитъ не мало работъ и кромѣ усиленія ихъ личнаго состава для того, чтобы считать наши базы въ Нѣмецкомъ морѣ удовлетворяющими нуждамъ флота. Входъ въ портъ Ширнессъ загражденъ баромъ, который препятствуетъ входу въ этотъ портъ большимъ судамъ въ иное время, какъ въ теченіи часа полной воды. доковыя же устройства Чатама не даютъ возможности пользоваться ими судамъ размѣровъ броненосца „Dreadnought". Правда, недавно былъ открытъ старый каналъ, ведущій въ Ширнессъ, и теперь рѣшено произвести въ немъ работы по его углубленію, что дастъ возможность самымъ крупнымъ судамъ проходить этимъ каналомъ даже тогда, когда приливъ будетъ достигать лишь половины своей высоты; также стало извѣстнымъ, что настоящее наше Адмиралтейство имѣетъ намѣренія поставить Чатамъ въ такое положеніе, которое позволитъ ему обслуживать во всѣхъ отношеніяхъ и самыя большія суда нашего флота.

Слѣдуетъ замѣтить, что искусственно поддерживаемые каналы, въ общемъ, считаются далеко неудовлетворительными. Что касается до упомянутаго канала въ Ширнессъ, то, по его углубленіи, онъ снова не обмелѣетъ, ибо онъ засоренъ не пескомъ, а различными морскими растительными и животными организмами, отъ новаго появленія которыхъ каналъ этотъ будетъ обезпеченъ, вслѣдствіе постояннаго движенія по нему судовъ по его углубленіи. Съ другой же стороны, каналъ вверхъ по рѣкѣ Medway потребуетъ, и дѣйствительно требовалъ, какъ только пріостанавливали на немъ углубительныя работы, постоянной работы землечерпательныхъ машинъ, чтобы содержать его въ состояніи

проходимости, хотя бы въ теченіи необходимаго промежутка времени около момента полной воды. Въ военное же время, наибольшую нужду въ средствахъ Чатамскаго адмиралтейства будутъ ощущать корабли, имѣющія поврежденіи около ватерлиніи, или ниже ея, а потому сидящіе больше ихъ нормальнаго углубленія, можетъ быть на восемь—десять футъ. Стоимость же поддержки канала на протяженіи шести миль въ устьѣ рѣки Medway глубиною до сорока футъ въ полную воду для прохода судовъ въ указанномъ положеніи, къ тому же требующихъ и возможности въ подобныхъ обстоятельствахъ переходить и черезъ пороги воротъ сухихъ доковъ оказывается совершенно непріемлемой; поэтому единственнымъ рѣшеніемъ этого вопроса, къ тому же наилучшимъ во всѣхъ отношеніяхъ, является обзаведеніе этой базы плавучими доками въ низовьяхъ рѣки Medway въ ближайшемъ сосѣдствѣ отъ имѣемыхъ адмиралтействъ, скажемъ, напримѣръ, въ портѣ Викторія. Аргументы въ пользу плавучихъ доковъ передъ гранитными сооруженіями для этой цѣли, неопровержимы. Стоимость ихъ представляетъ собою менѣе одной пятой части цѣны устройства сухого дока соотвѣтственной вмѣстимости; время на его постройку въ семь разъ короче, и, къ тому же, плавучій докъ обладаетъ возможностью быть перемѣщаемъ сообразно потребностямъ даннаго момента. Единственнымъ доводомъ противъ плавучихъ доковъ, по сравненію съ сухими, это сравнительная ихъ недолговѣчность. Продолжительность ихъ службы считается въ сорокъ лѣтъ, но и эти сорокъ лѣтъ представляютъ собою весьма долгій періодъ, особенно если принимать во вниманіе постепенный прогрессъ техники въ проэктированіи судовъ. Въ 1867 году самымъ крупнымъ судномъ нашего флота былъ „Minotaur“, имѣвшій

Англійскій линейный карабль „Triumph“

Водоизмѣщеніе 11.800 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 10″, четырнадцать 7″,5.
Ему однотипенъ линейный корабль „Swiftsure“

до 10.690 тоннъ водоизмѣщенія при длинѣ въ 400 футъ и ширинѣ равной $59^1/_2$ футъ; въ 1907 же году размѣры боевого корабля возросли до типа броненосца „Dreadnought", имѣющаго водоизмѣщеніе въ 17.900 тоннъ, длину въ 520 футъ и ширину въ 82 фута. Но, при этомъ, этотъ линейный корабль имѣетъ водоизмѣщеніе, немногимъ лишь превышающее половину водоизмѣщенія новѣйшихъ трансатлантическихъ почтово-пассажирскихъ пароходовъ „Lusitania" и „Mauritania" пароходной компаніи Cunard & Co. Можетъ ли, поэтому, казаться вѣроятнымъ, что докъ, сухой или плавучій, но могущій вмѣстить теперь корабль размѣровъ броненосца „Dreadnought", окажется пригоднымъ и для тѣхъ линейныхъ кораблей, которые будутъ плавать черезъ сорокъ лѣтъ? Если же нѣтъ, то не благоразумнѣе ли будетъ слѣдовать за требованіями времени посредствомъ плавучихъ доковъ, нежели гранитныхъ сооруженій, стоющихъ въ пять разъ дороже? Какой бы докъ ни былъ построенъ, всегда будетъ нуженъ новый, какъ только корабли превзойдутъ размѣрами вмѣстимость имѣемаго, и, строя плавучіе доки, при подобныхъ обстоятельствахъ, мы каждый разъ будемъ терять въ пять разъ меньше той суммы, которая будетъ подвергаться той же участи, если мы будемъ придерживаться системы сухихъ доковъ. Въ настоящее время на всемъ нашемъ восточномъ побережьи нѣтъ ни одного правительственнаго дока, который былъ бы въ состояніи принять въ себя нашего броненосца „Dreadnought", почему вопросъ этотъ слѣдовало бы считать достаточно назрѣвшимъ, чтобы Адмиралтейство признало бы своевременнымъ подвергнуть теперь же самымъ тщательнымъ испытаніямъ сравнительную пригодность и плавучихъ доковъ для удовлетворенія нуждъ нашихъ мор-

скихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Если при этомъ старая система будетъ признана за наилучшую, то пройдетъ не менѣе пяти или шести лѣтъ прежде, нежели нашъ „Dreadnought“ будетъ имѣть возможность воспользоваться какимъ либо докомъ нашего восточнаго побережья.

Манія въ открытіи новыхъ основъ для нашихъ морскихъ цѣлей, повидимому, была явною болѣзнью нашего прошлаго Правительства. Оно ошиблось по отношенію къ Гибралтару, оно запуталось въ цѣляхъ оборудованія порта Rosyth, и въ неменьшей степени оно сплоховало и съ устройствомъ порта въ Дуврѣ. Положительно не имѣется какого либо оправданія къ израсходованію суммы въ три съ половиной милліона фунтовъ стерлинговъ на устройство въ этомъ порту закрытой гавани площадью въ 610 акровъ; при этомъ дорого стоющія ошибки при производствѣ этой работы, какъ со стороны нашего Адмиралтейства въ Лондонѣ, такъ и выполнителей работъ въ Дуврѣ, вѣроятно выразятся еще въ значительной прибавкѣ расходовъ противъ первоначально составленной смѣты. Въ основномъ законѣ 1903 года по этому вопросу, срокомъ окончанія работъ по этому предпріятію былъ указанъ финансовый 1907—8-й годъ, но послѣ двухъ лѣтъ работы и израсходованія суммы въ два съ четвертью милліона фунтовъ было сдѣлано заявленіе, что „вѣроятно работы эти не будутъ закончены ранѣе отчетнаго 1908—9-го года“. Въ апрѣлѣ же прошлаго года, г-нъ Lambert, Лордъ Адмиралтейства по Финансовой Части, говоря объ работахъ Дуврскаго порта, сказалъ, что „онъ надѣется, что эти работы будутъ закончены къ 1910 году“. До сихъ поръ пока не было рѣчи о добавочномъ ассигнованіи по сему предмету, но разъ, два съ четвертью милліона фунтовъ были израсходованы

на это въ первые два года работъ, едва ли можно разсчитывать на то, что оставшихся одного съ четвертью милліона хватитъ на остальные пять лѣтъ. При семъ какое большое количество матеріаловъ на этомъ дѣлѣ было непроизводительно израсходовано и сколько работы было выполнено повторно дважды, вслѣдствіе недостаточной освѣдомленности выполнителей работъ и неточныхъ разсчетовъ со стороны нѣкоторыхъ высокопоставленныхъ оффиціальныхъ представителей? Обращаясь къ деталямъ, позволимъ себѣ спросить, въ какихъ размѣрахъ выразился этотъ ущербъ вслѣдствіе неспособности Адмиралтейства къ оцѣнкѣ того факта, что въ Дуврѣ приливъ достигаетъ девятнадцати футъ въ полную воду? Какимъ образомъ, до послѣдняго момента измѣняя свои требованія экстренной телеграммой къ подрядчикамъ, Адмиралтейство не могло убѣдиться въ томъ, что четырехдюймовый якорный канатъ не можетъ пройти сквозь бочку, предназначенную для трехдюймоваго каната? Лейтенантъ Carlyon Bellairs былъ совершенно правъ, говоря въ Нижней Палатѣ нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ слѣдующее: „Триста лѣтъ тому назадъ всѣ трактиры и пивныя страны были обложены налогомъ для исправленія пришедшей въ упадокъ гавани Дувра, и съ тѣхъ поръ мы, повидимому, продолжаемъ считать себя обязанными продолжать швырять деньги въ море въ этомъ мѣстѣ“. Заслуживаетъ ироніи то соображеніе, что, хотя новый закрытый рейдъ Дувра, по первоначальному плану, предназначался служить „національнымъ портомъ-убѣжищемъ“ отъ непогоды, но по выполненіи работъ по его устройству, въ свѣжую погоду суда не будутъ въ состояніи входить въ этотъ портъ, не подвергаясь серьезному риску потерпѣть при этомъ крушеніе, причемъ, даже и въ тихую

погоду, возможность входа въ сей портъ обусловлена извѣстнымъ состояніемъ прилива.

Любая серьезная военная цѣль, которая могла бы имѣться въ виду при рѣшеніи создать искусственную гавань въ Дуврѣ, значительно болѣе удовлетворительнымъ образомъ могла бы быть достигнута при помощи естественнаго порта въ Ширнессѣ. Все, что могло бы оказаться нужнымъ, это устройство въ Дуврѣ небольшой гавани для эскадренныхъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ, чтобы держаться въ ней въ готовности произвести атаку на враждебный флотъ, пытающійся прорваться изъ Нѣмецкаго моря въ Англійскій Каналъ, но, даже и въ этомъ отношеніи, представляется весьма сомнительнымъ, насколько преимущества для этой цѣли Дувра передъ Ширнессомъ значительны, дабы оправдать тѣ расходы, которые потребуются для подобнаго оборудованія Дувра. Для подводныхъ лодокъ такая гавань въ Дуврѣ будетъ, во всякомъ случаѣ, безполезной, по причинѣ семи-узловаго теченія, образующагося около входа въ этотъ портъ, съ которымъ этого рода суда справиться не въ состояніи.

Несмотря на все сказанное, новая гавань въ Дуврѣ, по открытіи и преодолѣніи еще многихъ ошибокъ, скоро станетъ совершившимся фактомъ и морская оборона нашей страны обогатится пріобрѣтеніемъ „порта-убѣжища“, хотя и лишеннаго возможности входа въ него именно тогда, когда въ томъ является надобность; порта, который, при настоящемъ ходѣ прогресса въ артиллеріи, черезъ какія нибудь десять лѣтъ окажется въ районѣ свободной дальности боя крѣпостной артиллеріи французскаго берега, благодаря чему, въ добавокъ ко всѣмъ своимъ невыгодамъ, этотъ портъ можетъ оказаться фатальной западней для какого нибудь непредусмотрительнаго адмирала.

VIII.

Германскія морскія базы.

Однимъ изъ главныхъ препятствій, съ которымъ германскому народу пришлось считаться при созданіи того флота, который, въ настоящее время, поставилъ Германію среди первыхъ трехъ наиболѣе значительныхъ морскихъ державъ всего міра, было отсутствіе портовъ, подходящихъ для развитія ихъ въ базы для военнаго флота. Не подлежитъ сомнѣнію, что въ Килѣ эта страна обладаетъ одною изъ превосходнѣйшихъ естественныхъ гаваней во всей сѣверной Европѣ, и въ теченіи того періода, во время котораго Германія довольствовалась положеніемъ, установленнымъ военно-сухопутнымъ режимомъ ея Адмиралтейства, т. е. пока эта страна желала смотрѣть на свой флотъ, какъ на оружіе, предназначенное исключительно для пассивной обороны береговъ. Киль, безо всякихъ сомнѣній, представлялъ собою великолѣпную станцію для ея флота. Немного имѣется портовъ, въ которыхъ флотъ могъ бы стоять въ большей сохранности и гдѣ силы атакующаго непріятеля могутъ болѣе дѣйствительнымъ образомъ парализованы различными пассивнаго рода препятствіями, расположенными, какъ въ подходахъ къ Кильскому порту, такъ и въ его окрестностяхъ.

Но Киль расположенъ на берегахъ внутренняго моря, и невыгоды, истекающія изъ такого положенія, начали обнаруживаться тотчасъ, какъ только предусмотрительному и властолюбивому духу Бисмарка и его современниковъ открылся болѣе широкій горизонтъ морского могущества и заморскаго расширенія владѣній Германіи. Великій Канцлеръ прозвалъ Балтійское море—„дырой“, и въ тѣ не-

многія минуты, въ которыя его дѣла внѣшней политики и военно-сухопутные интересы позволяли ему посвятить себя этому предмету, онъ прилагалъ свои усилія къ обезпеченію для германскаго флота базы на берегахъ открытаго моря, изъ которой, какъ офицеры, такъ и команды судовъ флота могли бы глядѣть впередъ черезъ тѣ воды, господство на которыхъ стало надеждой послѣдовавшаго поколѣнія. Нельзя сказать, чтобы Германія всегда довольствовалась „закупореннымъ“ положеніемъ ея флота въ Балтійскомъ морѣ; еще Великій Курфюрстъ Фридрихъ-Вильгельмъ усиленно боролся противъ тяготѣвшихъ надъ его морскими силами ограниченій этого рода, и пытался обезпечить себѣ Эмденъ въ качествѣ базы для бранденбургскаго флота. Но эти попытки, какъ извѣстно, оказались безполезными, и лелѣемыя имъ мечты о заморскомъ владычествѣ умерли вмѣстѣ съ нимъ, съ тѣмъ, чтобы воскреснуть вновь не ранѣе того, какъ ненасытный аппетитъ соединенной Германіи, достигнувъ предѣловъ территоріальнаго расширенія своей страны, обратилъ свои алчные взоры на богатую жатву моря, въ теченіи цѣлаго столѣтія безъ помѣхъ собираемую Великобританіей.

Первый крупный шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ въ 1853 году, когда Пруссіей были пріобрѣтены у герцогства Ольденбургскаго пять квадратныхъ миль, окружающихъ заливъ Jade, за сумму въ 500,000 талеровъ. Черезъ три года послѣ совершенія этой покупки приступлено было къ постройкѣ на этомъ участкѣ порта и адмиралтейства, которые теперь представляютъ собою главную квартиру германскихъ морскихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Работа эта потребовала затраты большихъ средствъ, ибо здѣсь, пожалуй, болѣе чѣмъ гдѣ-либо въ другомъ мѣстѣ, дали себя чувствовать есте-

ственныя неблагопріятныя условія германской береговой черты; но начатое дѣло преслѣдовалось съ тѣмъ упорствомъ и твердой рѣшимостью, которыя являются столь характерными во всей германской политикѣ, и, хотя, даже самъ Бисмаркъ одно время сильно склонялся къ тому, чтобы покинуть начатыя работы въ пользу устройства, вмѣсто того, какъ это было предположено первоначально, военнаго порта въ Geestemünde въ устьѣ Везера, Вильгельмсгавенъ теперь окончательно занялъ мѣсто наиболѣе важнаго, если и не вполнѣ еще законченнаго, военнаго порта Германской Имперіи. Портъ этотъ былъ открытъ въ 1869 году.

Оборудованіе Вильгельмсгавена не можетъ, въ настоящее время, считаться, во всѣхъ отношеніяхъ, вполнѣ отвѣчающимъ возложеннымъ на него задачамъ. Число рабочихъ его Адмиралтейства доходитъ лишь почти до 8000, и кораблестроительныя его средства ограничены всего двумя элингами, изъ которыхъ одинъ 600 футъ длиною, другой же всего лишь 345 футъ. Это, можетъ быть, и не столь существенно, разъ кораблестроительныя средства частныхъ кораблестроительныхъ верфей въ Гамбургѣ, Килѣ и Штеттинѣ оказываются вполнѣ способными удовлетворить любому развитію германскаго флота, не только вѣроятному, но даже и едва возможному. Болѣе важнымъ слѣдуетъ признать для порта, занимающаго подобное положеніе, тѣ средства для исправленія, починки и содержанія въ исправности судовъ флота, которыми онъ обладаетъ, ибо онъ является единственнымъ Императорскимъ Адмиралтействомъ на германскомъ берегу Нѣмецкаго моря. По отношенію къ этимъ средствамъ, какъ и къ кораблестроительнымъ, оборудованіе Вильгельмсгавена также не соотвѣтствуетъ потребностямъ могущаго на него базироваться

флота. Существующіе въ немъ три сухихъ дока имѣютъ слѣдующіе размѣры:

Длина.	Ширина.	Глубина на порогѣ въ полную воду.
478 футъ.	72 фута.	$27^1/_4$ футъ.
478 футъ,	72 фута.	27 футъ.
370 футъ.	$61^1/_2$ футъ.	22 фута.

Ни одинъ изъ этихъ доковъ не можетъ вмѣстить въ себя послѣднихъ изъ законченныхъ постройкой германскихъ линейныхъ кораблей, болѣе же старые корабли могутъ входить въ эти доки не иначе, какъ въ значительно облегченномъ состояніи. Броненосцы типа „Braunschweig“ (1902 г.) и типа „Deutschland“ (1904 г.) имѣютъ всѣ ширину въ 72 фута и максимальное углубленіе около двадцати восьми футъ, а такъ какъ эти суда не превышаютъ 13.200 тоннъ водоизмѣщенія, то становится яснымъ, сколь значительны тѣ улучшенія оборудованія Вильгельмсгавена по отношенію къ докамъ, которыя для него будутъ потребны чтобы удовлетворительнымъ образомъ справляться съ новыми германскими судами въ 19,000 тоннъ водоизмѣщенія, которые въ настоящее время находятся въ постройкѣ. Въ дѣйствительности же работы въ этомъ направленіи уже начаты и въ этомѣ порту теперь роютъ три дока такихъ размѣровъ, что они будутъ въ состояніи вмѣстить любой изъ строющихся въ настоящее время кораблей. Длина ихъ будетъ отъ пятисотъ до шестисотъ футъ при ширинѣ въ сто футъ, Одинъ изъ этихъ доковъ будетъ готовъ весною сего года, оба же остальные—въ Іюнѣ или Іюлѣ. Кромѣ того, въ Вильгельмсгавенѣ имѣются три малыхъ плавучихъ дока для миноносцевъ, а также мортоновъ элингъ для вытаскиванія этого рода судовъ на берегъ, устройство, которое является вообще одною изъ характерныхъ чертъ германскихъ военныхъ портовъ.

Естественнымъ порядкомъ вещей, отказъ отъ исключительной обороны своихъ береговъ, въ смыслѣ главной и конечной основы существованія и назначенія германскаго флота, долженъ повести за собой снятіе съ Киля роли главной квартиры германскихъ морскихъ силъ, и не подлежитъ никакому сомнѣнію, что, какъ только настоящія работы по оборудованію Вильгельмсгавена будутъ закончены, этотъ портъ и займетъ положеніе, столь неудовлетворительно, съ стратегичеекой точки зрѣнія, занимаемое упомянутымъ портомъ Балтійскаго моря. Предполагаемый переносъ главной квартиры флота въ Вильгельмсгавенъ вызвалъ необходимость предпринять работы по углубленію его гаваней, ибо германскіе броненосцы въ 13,200 тоннъ водоизмѣщенія зачастую не имѣли возможности войти въ нихъ, а однажды, въ 1906 году даже самъ Германскій Императоръ принужденъ былъ отложить свое путешествіе на островъ Гельголандъ по той причинѣ, что глубина въ выходѣ изъ этого порта оказалась недостаточной для прохода его флагманскаго броненосца. Предположенное углубленіе Вильгельмсгавена представляетъ собою работу на нѣсколько лѣтъ, почему пока болѣе крупные германскіе корабли, а также и всѣ вновь строющіеся, будутъ приписаны къ Килю, а можетъ быть и къ устью Эльбы, когда же работы въ портѣ въ заливѣ Jade будутъ закончены, то онъ и начнетъ полностью нести возлагаемыя на него обязанности. Его средства для починки судовъ будутъ въ значительной мѣрѣ усилены и личный составъ будетъ доведенъ до 14,000 человѣкъ рабочей силы, миноносцы же нынѣ базирующіеся на этотъ портъ будутъ переведены въ Эмденъ.

Этотъ процвѣтающій коммерческій портъ, расположенный въ устьѣ рѣки Эмса, примѣрно въ трид-

цати миляхъ къ западу отъ Вильгельмсгавена, образуетъ собою, какъ бы лѣвое крыло той цѣпи морскихъ базъ, которыя Германія устроила себѣ по своему побережью Нѣмецкаго моря. Это портъ не имѣетъ никакихъ видимыхъ претензій; въ немъ нѣтъ ни доковъ, ни укрѣпленій [45]), но въ планахъ распредѣленія германскаго флота, въ ближайшемъ будущемъ, этотъ портъ считается главной квартирой миноносныхъ флотилій. Между Вильгельмсгавеномъ и Эмденомъ пролегаетъ незначительный каналъ Ems-Jade, имѣющій глубину лишь въ 2 фута 9 дюймовъ, а потому недостаточно глубокій для прохода имъ миноносцевъ, но теперь ведутся въ немъ работы по его углубленію и расширенію, дабы дать возможность самымъ крупнымъ эскадреннымъ миноносцамъ пользоваться имъ совершенно свободно. Когда эти работы будутъ закончены, то не представится никакой необходимости имѣть въ Эмденѣ какіе либо доки, ибо тѣ миноносцы, которые въ нихъ будутъ нуждаться, будутъ въ состояніи въ два съ половиной или три часа дойти до Вильгельмсгавена, не выходя въ открытое море совсѣмъ. Намѣреніе сдѣлать Эмденъ главной базой для миноносцевъ имѣетъ глубокій смыслъ, ибо онъ является ближайшимъ изъ германскихъ портовъ къ англійскимъ берегамъ, а первое требованіе для успѣшности миноносной операціи состоитъ въ томъ, чтобы атака была произведена изъ пункта, по возможности, близкаго отъ атакуемаго противника.

По другую сторону Вильгельмсгавена, на лѣвомъ берегу устья Эльбы, лежитъ третій германскій военный портъ на берегу Нѣмецкаго моря, Кукс-

---

[45]) Есть свѣдѣнія, что Германія предпринимаетъ теперь усиленное укрѣпленіе острова Боркума, прикрывающаго подходы къ Эмдену. *Примѣчаніе переводчика.*

гавенъ. Это мѣсто является одним изъ наиболѣе сильно укрѣпленныхъ на всемъ германскомъ побережьи, ибо по отношенію къ Гамбургу оно находится въ такомъ же положеніи, въ какомъ Ширнессъ стоитъ относительно Лондона. Важность значенія Куксгавена, по крайней мѣрѣ, та же, что и Ширнесса, если бы можно было предполагать вѣроятнымъ нападеніе на германскую морскую торговлю у главнаго сосредоточенія ея путей, т. е. у устья Эльбы. Во всякомъ случаѣ, подобный планъ весьма мало вѣроятенъ, ибо Германія имѣетъ намѣреніе, въ случаѣ войны, беречь свой коммерческій флотъ, заперевъ его въ своихъ портахъ. Тѣмъ не менѣе, Куксгавенъ является главной квартирой дивизіи минъ загражденія германскаго флота, и тѣ, кто внимательно слѣдили за работами минувшей послѣдней Гаагской Конференціи, не могутъ сомнѣваться въ томъ, что Германія приписываетъ весьма большое значеніе этому оружію морской войны, и сдѣлаетъ все, что только находится въ ея власти, чтобы расширить до крайней возможности пользованіе своими минами загражденія во время войны, не ограничивая себя въ этомъ ни на іоту, ради возможной опасности для нейтральныхъ лицъ и державъ. Пять спеціальныхъ судовъ приписаны къ школѣ миннаго дѣла въ Куксгавенѣ, подробныя данныя которыхъ помѣщены въ приложеніи; обученіе этому дѣлу ведется на этихъ корабляхъ самое полное и при совершенномъ пренебреженіи ограниченій пользованія минами, внушаемыхъ международнымъ правомъ, которыя, сами по себѣ, достаточно краснорѣчиво указываютъ на вѣру въ серьезную дѣйствительность этого оружія. Въ Куксгавенѣ, какъ и въ Эмденѣ, не имѣется доковъ, но зато въ Гамбургѣ, въ шестидесяти пяти миляхъ вверхъ по Эльбѣ, эти средства

имѣются въ такихъ размѣрахъ, что могутъ полностью удовлетворить какимъ угодно требованіямъ германскаго флота. Между прочимъ, въ числѣ этихъ средствъ, въ Гамбургѣ имѣются два плавучихъ дока, могущихъ поднять суда до 36,000 водоизмѣщенія и одинъ сухой докъ, по своимъ размѣрамъ могущій вмѣстить корабли типа „Dreadnought". Одинъ подобный же докъ имѣется и въ Бремергавенѣ.

Въ планы перевода значительной части германскаго флота въ Нѣмецкое море включено и развитіе Брунсбюттеля, близь устья на Эльбѣ у входа въ Кильскій каналъ, въ первоклассную базу для починки судовъ, которое, въ настоящее время уже значительно подвинулось впередъ. Сухой докъ размѣровъ, допускающихъ входъ въ него самыхъ большихъ военныхъ судовъ, находится въ постройкѣ въ этомъ мѣстѣ, и начата также постройка мастерскихъ въ такихъ размѣрахъ, судя по которымъ, въ ближайшемъ будущемъ, въ этой базѣ можно будетъ предполагать значительно бо́льшія средства для починки судовъ, нежели тѣ, которыя въ настоящее время имѣются въ портѣ Rosyth.

Этими четырьмя портами заканчивается перечисленіе германскихъ военныхъ портовъ въ Нѣмецкомъ морѣ, хотя Бремергавенъ, находящійся вблизи отъ того мѣста, которое Бисмаркъ желалъ видѣть въ качествѣ главной квартиры германскаго флота, также часто посѣщается германскими минными судами, въ качествѣ ихъ временной базы. Главный же германскій военный портъ находится въ Балтійскомъ морѣ, совершенно такъ же, какъ и нашъ—въ Англійскомъ Каналѣ, и желаніе Германіи перенести значеніе Киля въ Вильгельмсгавенъ столь же естественно, какъ съ нашей стороны—стремленіе перенести, хотя бы часть значенія

Портсмута и Девонпорта въ Rosyth и въ Норскую станцію. Удовлетвореніе стратегическимъ условіямъ есть первое требованіе къ морской базѣ.

Не исключая даже нашихъ портовъ Англійскаго Канала, Киль, вѣроятно представляетъ собою наилучшимъ образомъ оборудованную морскую станцію всего міра. Въ дополненіе къ широко оборудованному казенному адмиралтейству, въ этомъ порту имѣются большія частныя кораблестроительныя верфи Круппа и Howaldt съ общей суммой рабочихъ, доходящей до 16,000 человѣкъ, и какое бы ни было развитіе Вильгельмсгавена въ починочную и стратегическую базу для флота, нѣтъ никакихъ основаній сомнѣваться въ томъ, что Киль, все же, останется главнымъ кораблестроительнымъ центромъ для германскаго флота. Самъ портъ имѣетъ длину въ четыре мили и шириною въ пол-мили; въ нижеслѣдующемъ же спискѣ указаны тѣ элинги, которыми этотъ портъ располагаетъ на всѣхъ трехъ его кораблестроительныхъ верфяхъ:

I. Императорская кораблестроительная верфь.

1 элингъ длиною въ 600 футъ.
2 элинга длиною въ 427 футъ.

II. Кораблестроительная верфь Howaldtswerke.

3 элинга длиною около 500 футъ.
5 элинговъ меньшихъ размѣровъ.
3 элинга строющихся.

III. Кораблестроительная верфь Germania (Круппа).

4 элинга длиною около 500 футъ.
9 элинговъ меньшихъ размѣровъ.

Что же касается оборудованія этого порта доками, то оно значительно слабѣе его кораблестроительныхъ средствъ. Верфь Germania не имѣетъ ни одного дока, а верфь Howaldtswerke— лишь небольшихъ размѣровъ мортоновъ элингъ для вытаскиванія судовъ на берегъ для починки. Въ казенномъ же Кильскомъ адмиралтействѣ имѣются сухіе доки слѣдующихъ размѣровъ:

Длина.	Ширина.	Глубина на порогѣ въ полную воду.
423 фута.	71 футъ.	28 футъ.
382 „	70 „	25½ „
362 „	64½ „	22½ „
334 „	67 „	16 „

Кромѣ перечисленныхъ, имѣется еще два, только что законченныхъ, сухихъ дока, могущихъ вмѣстить любой изъ кораблей германскаго флота, а также два плавучихъ дока; изъ послѣднихъ одинъ, имѣя размѣры въ 500 футъ × 90 футъ × 35 футъ, можетъ поднять любой, даже изъ только что проэктированныхъ военныхъ кораблей какого угодно флота (длина плавучаго дока не служитъ предѣломъ длины могущаго имъ быть поднятаго судна, ибо, до извѣстной степени, оконечности судна могутъ выступать изъ дока съ обѣихъ сторонъ), другой же плавучій докъ подъемной силы до 3000 тоннъ. Число рабочихъ въ казенномъ адмиралтействѣ доходитъ до 8000.

Кромѣ Киля, имѣется въ Балтійскомъ морѣ еще второстепенная база въ Данцигѣ, гдѣ имѣются два малыхъ плавучихъ дока и три мортоновыхъ элинга для миноносцевъ [46]). Въ этомъ порту предположено

---

[46]) Эти свѣдѣнія не точны. Плавучіе доки Данцига подъемной силы, одинъ 6000 тоннъ, а другой 600 тоннъ. Миноносцевъ въ Данцигѣ обыкновенно не бываетъ, когда же въ томъ является надобность поднимаютъ на этомъ послѣднемъ плавучемъ докѣ. Мортоновы

также построить одинъ сухой докъ, который могъ бы вмѣстить любое военное судно. Зондербургъ тоже до нѣкоторой степени оборудованъ служа главной квартирой учебно-артиллерійскаго отряда [47]).

Однимъ изъ главнѣйшихъ стратегическихъ средствъ германскаго флота является Каналъ Императора Вильгельма, соединяющій Балтійское море съ Нѣмецкимъ и способствующій сосредоточенію германскихъ морскихъ силъ въ тѣхъ или другихъ водахъ безъ необходимости для сего совершать плаваніе вокругъ Ютландскаго полуострова. Это обстоятельство имѣетъ двойное преимущество, ибо не только даетъ значительную экономію времени, но исключаетъ необходимость рискованнаго, особенно въ военное время, плаванія узкими и мелкими проливами, соединяющими Балтійское море съ Нѣмецкимъ, представляющими благопріятныя условія для пользованія минами загражденія. Съ другой же стороны, все же подлежитъ нѣкоторымъ сомнѣніямъ, оправдываются ли достаточной стратегической цѣнностью этого канала тѣ крупныя суммы денегъ, которыя прійдется расходовать, чтобы имѣть размѣренія его всегда въ соотвѣтствіи съ прогрессомъ кораблестроенія. Въ высшей степени неблагопріятно для Германіи то, что эта страна не имѣетъ внѣ Балтійскаго моря

же элинги, числомъ три, особаго устройства, ибо на нихъ передаются корабли, предварительно поднятые большимъ плавучимъ докомъ, и спускаютъ съ нихъ суда обратнымъ порядкомъ, также посредствомъ ихъ передачи черезъ тотъ же плавучій докъ. Подъемная сила элинговъ до 6000 тоннъ и ими пользуются не для подъема миноносцевъ, а для капитальнаго ремонта и постройки судовъ среднихъ размѣровъ. Въ настоящее время на одномъ изъ этихъ элинговъ перестраивается въ учебное судно для кадетъ и юнгъ устарѣвшій крейсеръ „Hansa“, а на другомъ строится новый крейсеръ Ersatz „Pfeil“, третій же средній элингъ свободенъ.

Примѣчаніе переводчика.

[47]) Какъ Зонденбургъ служитъ для учебно-артиллерійскаго отряда, такъ Фленсбургъ оборудованъ для учебно-миннаго (только лишь для изученія и практики съ самодвижущимися минами).

Примѣчаніе переводчика.

военнаго порта, который въ то же время былъ бы внѣ района операцій британскихъ миноносныхъ флотилій, базирующихся на Ширнессъ или Гарвичъ, а потому могущаго подвергнуться ихъ атакѣ, немедленно по открытіи военныхъ дѣйствій, и этотъ то недостатокъ и поднимаетъ такъ цѣнность канала Императора Вильгельма. Германскій флотъ можетъ находиться въ Балтійскомъ морѣ въ полной безопасности отъ подобныхъ минныхъ атакъ, но избѣгая этимъ одной опасности, подвергаетъ себя другой, не менѣе серьезной. При нашемъ настоящемъ превосходствѣ надъ этой страной въ судахъ всѣхъ классовъ, трудно себѣ представить, что можетъ помѣшать британской эскадрѣ разрушить западный входъ въ Кильскій каналъ, что принудитъ германскій флотъ, который въ это время будетъ находиться въ Килѣ, подвергать себя опасности рискованнаго плаванія Бельтомъ. Вѣроятно германскія власти разсматриваютъ этотъ вопросъ при другомъ освѣщеніи, ибо, въ настоящее время, рѣшено приступить къ работамъ по расширенію этого канала, что обойдется въ £ 10.000.000. Работы по прорытію канала были начаты въ 1887 году, оффиціально же онъ былъ открытъ Императоромъ Вильгельмомъ 20 Іюня 1895 года, причемъ стоимость этой первоначальной работы оказалась равною £ 7.800.000, такъ что предполагаемыя работы по его расширенію исчислены въ бо́льшемъ размѣрѣ, чѣмъ стоимость самого прорытія канала. Каналъ этотъ имѣетъ длину около пятидесяти семи миль. расширеніе же его оказалось необходимымъ по той причинѣ, что даже 13.000 тонные линейные корабли класса „Braunschweig“ оказываются почти на девять дюймовъ шире дна этого канала, почему новые корабли, находящіеся нынѣ въ постройкѣ, уже окончательно не будутъ въ состояніи пользо-

Англійскій крейсеръ-развѣдчикъ „Attentive“

Водоизмѣщеніе: 2670 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: десять 12-ти фунтовыхъ пушекъ (3″)

Ему однотипны крейсера-развѣдчики: „Adventure“, „Forward“, „Foresight“. „Patrol“. „Pathfinder“, „Sentinel“. „Skirmisher“

ваться каналомъ, если размѣры его не подвергнутся измѣненію. Глубину канала предполагается увеличить съ 29 футъ 6 дюймовъ до 36 футъ, а ширину дна съ 72 футъ до 144 футъ. Направленіе канала, въ общемъ, останется то же самое, расширеніе же, по мѣрѣ возможности, будетъ производиться по одному и тому же его берегу, дабы движеніе судовъ по каналу не было бы нарушено производствомъ этихъ работъ. Кромѣ того, планы этихъ работъ составлены съ тѣмъ разсчетомъ, чтобы всякія дальнѣйшія работы по увеличенію размѣровъ канала могли бы быть легко выполнены, если позднѣйшія обстоятельства того потребуютъ. Несмотря на неоспоримыя выгоды, которыя получатся по выполненіи этихъ работъ, тѣмъ не менѣе не много найдется людей, которые стали бы отрицать, что подобная крупная сумма могла бы быть использована болѣе производительнымъ образомъ для развитія германской морской силы [48]). Для того поля дѣйствій, которое открывается въ будущемъ для германскаго флота, Киль имѣетъ мало дѣйствительной цѣнности, развѣ лишь какъ портъ-убѣжище, выходы изъ котораго будутъ весьма затруднительны, если даже и не совсѣмъ невозможны, и Германія, подобно всякой другой коммерческой странѣ, окажется въ весьма тяжкомъ положеніи, если ея флотъ будетъ принужденъ скрыться, ища защиты, въ такой портъ.

---

[48]) Въ этомъ авторъ сильно ошибается, ибо наличіе каналовъ вдоль всего побережья между главнѣйшими портами Германіи, къ чему и стремится эта страна, въ военное время представитъ собою ничѣмъ не оцѣнимое стратегическое достоинство въ смыслѣ обезпеченности не только связи между ними, но и между различными частями флота, находящимися въ этихъ портахъ, и притомъ внѣ всякой зависимости не только отъ естественныхъ условій, но даже и воли во сколько угодно разъ сильнѣйшаго морского противника. Германія далеко не такъ нерасчетлива, чтобы строить только одни корабли, не озабочиваясь оборудованіемъ и театра ихъ будущихъ операцій. *Примѣчаніе переводчика.*

Германское Правительство въ концѣ 1907 года рѣшило предпринять постройку еще другого канала, который долженъ связать портъ Вильгельмсгавенъ съ устьемъ рѣки Везера. Каналъ этотъ будетъ длиною около 34 километровъ и цѣль его состоитъ въ томъ, чтобы дать возможность судамъ выходить изъ Вильгельмсгавена въ море въ томъ случаѣ, если непріятель будетъ держать устье рѣки Jade въ блокадѣ.

Слѣдуетъ также обратить нѣкоторое вниманіе и на островъ Гельголандъ, который былъ уступленъ Германіи Британскимъ Правительствомъ въ 1891 году. Въ Германіи считаютъ этотъ островъ пунктомъ, обладающимъ большимъ стратегическимъ значеніемъ; говорятъ, что этотъ островъ, прикрывая устья Везера и Эльбы, служитъ защитой двухъ значительныхъ морскихъ торговыхъ центровъ, Гамбурга и Бремена. Но подобное мнѣніе основано лишь на полномъ отказѣ вникнуть въ суть того стратегическаго положенія, въ которомъ Германія, къ ея несчастью, находится. Какъ недавно было высказано, весьма мало вѣроятія въ томъ, чтобы, въ случаѣ войны этой страны съ Англіей, ея морская торговля подвергалась бы нападеніямъ англійскаго флота въ Нѣмецкомъ морѣ, также, не представляется правдоподобнымъ и попытка англійскаго флота установить блокаду устьевъ Везера и Эльбы. Пути германской морской торговли будутъ пресѣчены во входѣ въ Англійскій каналъ и у сѣверной оконечности Шотландіи гораздо болѣе дѣйствительнымъ образомъ и съ несравненно меньшею опасностью для нападающихъ на торговлю эскадръ, нежели если бы подобныя операціи стали бы производиться около предательскихъ германскихъ береговъ и, притомъ еще, въ районѣ дѣйствій германскихъ миноносныхъ флотилій Вильгельмсгавена и Куксгавена.

Кромѣ того, заявляется, что, „защищая Кильскій канал“, Гельголандъ дѣлаетъ возможнымъ соединеніе при любыхъ обстоятельствахъ морскихъ силъ, могущихъ быть въ Килѣ, съ флотомъ, находящимся въ Вильгельмсгавенѣ, которое, въ противномъ случаѣ, могло бы быть предупреждено противникомъ посредствомъ разрушенія выхода изъ канала въ Нѣмецкое море, или расположеніемъ значительныхъ морскихъ силъ между этимъ выходомъ и главнымъ германскимъ военнымъ портомъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Какимъ образомъ изолированный фортъ, находящійся въ пятидесяти миляхъ отъ Брунсбюттеля, расположеннаго у входа въ Кильскій каналъ, и притомъ совершенно не командующій надъ подходами къ этому мѣсту, можетъ воспрепятствовать враждебному флоту приблизиться къ устью канала, или расположиться между нимъ и портомъ Вильгельмсгавеномъ? Это не только остается совершенно не разъясненнымъ, но, повидимому, даже не принимается вовсе и въ разсчетъ. Что же касается укрѣпленій Гельголанда, то ими непріятельская эскадра просто пренебрежетъ, ибо для нея не будетъ никакихъ основаній къ напрасной тратѣ своихъ боевыхъ припасовъ на эти укрѣпленія, служащія защитой пункту, который можетъ быть утилизированъ въ качествѣ точки опоры лишь для мелкихъ германскихъ судовъ, оперирующихъ вдоль побережья. Базой для крупныхъ судовъ это мѣсто служить не можетъ, глубина его „гавани“, т. е. пространства между самимъ островомъ Гельголандомъ и островкомъ Дюне, не превышаетъ двадцати двухъ футъ. Въ самомъ началѣ настоящаго года Германскій Рейхстагъ ассигновалъ сумму въ £ 1.500.000 на развитіе миноносной базы на этомъ островѣ; вѣроятно это и представляетъ собою единственную роль, которую сей островъ можетъ выполнить.

хотя и въ этомъ отношеніи онъ страдаетъ тѣмъ недостаткомъ, что эта база все же подвергается опасности быть отрѣзанной превосходными силами противника, а находящіяся въ ней морскія силы тѣмъ окажутся запертыми въ гавани этого острова.

Изъ изложенныхъ фактовъ видно, что Германіи въ развитіи ея морскихъ базъ пришлось бороться со страшными препятствіями, но послѣ того, что эта страна ихъ усовершенствуетъ, поскольку лишь позволятъ это ея средства и потребуютъ ея стремленія, нельзя будетъ воздержаться отъ чувствъ, близкихъ къ соболѣзнованію ей въ томъ, что природа поставила ее въ столь неблагопріятное географическое положеніе, превозмочь отрицательныя стороны котораго внѣ человѣческихъ силъ.

Условія, при которыхъ происходила въ семнадцатомъ столѣтіи борьба между Англіей и Голландіейза господство на морѣ, были полностью обсужены въ предыдущей главѣ. Въ настоящее время Германія занимаетъ по отношенію къ Англіи совершенно то же, въ дѣйствительности, положеніе, какъ и Нидерландскіе Соединенные Штаты въ тѣ времена, зависимость же благосостоянія этой страны отъ ея морской торговли еще значительно больше подобнаго же вліянія на жизнь голландскаго народа въ упоминаемую эпоху. Общая сумма морской торговли этой страны достигла цѣнности въ £ 372,000,000, изъ которой на £ 294,000,000 товаровъ провозится на германскихъ же коммерческихъ судахъ общаго регистроваго тоннажа въ 3,000.000 тоннъ и представляющихъ собою цѣнность въ £ 40,000,000, причемъ команды этихъ судовъ выражаются общимъ числомъ въ 60,000 человѣкъ. Десять процентовъ всей міровой морской торговли и 79% всей германской морской торговли провозится на судахъ подъ германскимъ коммерческимъ флагомъ. Цѣн-

ность же германской морской торговли съ одной только Великобританіей свыше £ 109,000,000 въ годъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчается изъ году въ годъ возрастающая зависимость Германіи отъ заграничнаго ввоза провіанта для ея народа и сырыхъ матеріаловъ для ея все возрастающей промышленности; въ случаѣ же перерыва въ подвозѣ этихъ припасовъ, этой странѣ прійдется считаться съ весьма серьезнымъ экономическимъ кризисомъ.

Приведенные факты и цифры, иллюстрирующія возрастающую мощь Германской Имперіи, тѣмъ не менѣе, пока ея морскія силы уступаютъ нашимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ представляютъ и будутъ представлять и чрезвычайно слабую сторону этой державы въ случаѣ войны съ Англіей. Въ наиболѣе значительной пропорціи, товары морской торговли Германіи достигаютъ сей страны и вывозятся изъ нея путями, ведущими отъ нея къ западу. Имъ приходится проходить мимо англійскихъ береговъ, либо вдоль Англійскаго Канала и черезъ проливъ Па-де-Кале, либо „сѣвернымъ кружнымъ путемъ“ вокругъ Шотландіи, и, пока Германскій Флотъ не обладаетъ достаточной мощью, чтобы вытѣснить британскій военный флагъ на моряхъ, ничто не въ состояніи помѣшать Англіи схватить за горло и лишить жизни германскую морскую торговлю. На этой характерной чертѣ будущей Англо-Германской войны незачѣмъ долго останавливаться, ибо ея основы очевидны для каждаго, кто броситъ лишь взглядъ на карту.

Тѣмъ же несчастливымъ обстоятельствамъ Германія можетъ приписать и тотъ фактъ, что даже въ томъ случаѣ, если ей удастся вывести англійскій боевой флотъ изъ строя, то и тогда она окажется въ полной невозможности играть съ нашей морской торговлей въ ту игру въ „волки и овцы“,

которая служитъ въ продолженіи стольких лѣтъ любимымъ пугаломъ, выставляемымъ на показъ нашей націи извѣстной школой аларм истовъ. Чтобы наша морская торговля, дѣйствительно, стала добычей нашего врага, онъ долженъ находиться на ея морскихъ путяхъ, а для этого его крейсера, прежде всего, должны выйти въ открытое море. Правда, главный нервъ британской морской торговли, т. е. входъ въ Лондонскій Портъ, находится всего лишь въ трехстахъ миляхъ отъ германскаго берега, но если Германіи удастся именно въ этомъ мѣстѣ прервать нашу морскую торговлю, то, въ этомъ единственномъ случаѣ, ничего другого не останется, какъ признать, что часъ Великобританіи пробилъ. Во всѣхъ другихъ же случаяхъ, даже, если крейсера, предназначенные для уничтоженія нашей морской торговли и прорвутся въ открытое море, то держаться въ немъ не представится для нихъ возможнымъ при отсутствіи многочисленныхъ угольныхъ станцій, которыми Германія не обладаетъ вовсе; оставивъ же это соображеніе въ сторонѣ, позволимъ себѣ задать вопросъ, какимъ образомъ значительныя германскія морскія силы будутъ въ состояніи при войнѣ съ Англіей прорваться въ открытый океанъ?

Конечно эта операція не можетъ быть произведена черезъ проливъ Па-де-Кале и Англійскій Каналъ, ибо въ этихъ узкихъ водныхъ пространствахъ каждый враждебный корабль сдѣлается предметомъ атаки любого суденышка, вооруженнаго минами, съ большими шансами на успѣхъ. Даже въ первые же часы войны съ Германіей на этомъ пути будутъ находиться резервныя суда, идущія изъ Портсмута и Девонпорта въ Нѣмецкое море, которыя безъ особаго труда будутъ въ состояніи быстро раздѣлаться съ тѣми микроскопическими непріятельскими силами, которымъ удастся избѣжать нашего боевого

флота, содержимаго въ Ширнессѣ и миноносныхъ судовъ, какъ этого порта, такъ и Дувра; кромѣ того до ста резервныхъ миноносныхъ судовъ, приписанныхъ къ портамъ Англійскаго Канала, смогутъ, уже сами по себѣ, быстро прикончить подобныя вражескія силы. На этихъ основаніяхъ слѣдуетъ считать весьма вѣроятнымъ, что врядъ ли германскія морскія силы изберутъ этотъ путь къ океану, будутъ ли таковыя состоять лишь изъ крейсеровъ для нападенія на наши коммерческія суда, или даже изъ полнаго боевого флота въ его стремленіи соединиться съ морскими силами могущаго быть союзника на Западѣ. Поэтому остается лишь одно рѣшеніе заданнаго вопроса, а именно путь вокругъ сѣверной оконечности Шотландіи. Въ предшествующей главѣ было уже указано, что настоящее распредѣленіе нашихъ морскихъ силъ не даетъ намъ гарантіи противъ возможности для германскаго флота прорваться въ открытый океанъ именно этимъ путемъ. Изъ стратегическихъ соображеній намъ пришлось базировать нашу главную боевую эскадру въ Нѣмецкомъ морѣ на портъ, находящійся въ такой близости отъ германскихъ береговъ, что онъ находится въ районѣ болѣе или менѣе возможныхъ операцій германскихъ миноносныхъ флотилій: вопіющая же стратегическая потребность въ наличіи постоянно готовой морской силы для пресѣченія возможности попытокъ къ прорыву непріятельскаго флота сѣвернымъ кружнымъ путемъ находится пока въ пренебреженіи. Когда же будутъ сдѣланы шаги, чтобы сдѣлать невозможнымъ прорывъ непріятеля и этимъ путемъ, то организація британскаго флота будетъ близка къ тому положенію, которое можетъ быть признано наиболѣе совершеннымъ, въ той мѣрѣ, поскольку то доступно человѣческимъ силамъ, а возможность прервать пути сообщеній германской

морской торговли вблизи своихъ береговъ, тѣмъ самымъ, кромѣ необходимости уничтожить немногіе германскіе крейсера на заграничныхъ станціяхъ британскими заграничными эскадрами, ограничить военныя операціи райономъ въ 240.000 квадратныхъ миль Нѣмецкаго моря. Въ этомъ и выражается вся суть и основы стратегіи Англо-Германской войны. Ни одно германское судно не можетъ быть допущено къ проходу на западъ отъ Дувра южнымъ путемъ и или на западъ отъ сѣверной оконечности Шотландіи сѣвернымъ путемъ безъ согласія Великобританіи и наши морскія силы должны быть распредѣлены такимъ образомъ, чтобы имѣть возможность закрыть эти пути черезъ часъ по полученіи о томъ приказаній. Это же распредѣленіе морскихъ силъ абсолютнымъ образомъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и обезпечитъ насъ отъ всякой возможности вторженія непріятеля на наши берега.

Принимая въ основаніе изложенныя стратегическія соображенія, которыми слѣдуетъ руководствоваться въ случаѣ войны между упомянутыми двумя странами, остается лишь разобрать, каково будетъ, въ зависимости отъ географическихъ условій взаимное стратегическое положеніе обоихъ противниковъ при операціяхъ, ограниченныхъ въ предѣлахъ лишь Нѣмецкаго моря? До ближайшаго разбора этого вопроса, слѣдуетъ замѣтить, что при его разрѣшеніи особую важность представляютъ собою разстоянія между различными нашими портами до главной германской базы въ Нѣмецкомъ морѣ. Эти разстоянія представляются слѣдующими:

Разстоянія отъ Вильгельмсгавена до:	Морскія мили.
Девонпорта	620.
Портсмута	470.
Дувра	330.
Ширнесса	320.

Разстоянія отъ Вильгельмсгавена до:	Морскія мили.
Гарвича	300.
Гулля	330.
Rosyth	450.
Cromarty	510.

Въ связи съ этими разстояніями весьма важно запомнить, что, въ дѣйствительности, Вильгельмсгавенъ является единственнымъ портомъ, годнымъ для боевого флота на всемъ германскомъ побережьи Нѣмецкаго моря, кромѣ болѣе удаленнаго отъ нашихъ береговъ устья рѣки Эльбы.

Теоретически, ни одинъ изъ портовъ Нѣмецкаго моря не находится внѣ радіуса дѣйствій военныхъ судовъ, находящихся въ любомъ другомъ порту этого моря. При скорости въ 10 узловъ, въ среднемъ, даже любой эскадренный миноносецъ со своимъ запасомъ топлива въ состояніи пройти до 3000 миль, а, такъ какъ наибольшее разстояніе между перечисленными британскими портами и германскими портами Нѣмецкаго моря едва превышаетъ 500 миль, то становится яснымъ, что любая миноносная флотилія въ состояніи совершить подобный переходъ 10-ти узловою скоростью и такою же скоростью вернуться домой обратно, имѣя при этомъ еще разумный запасъ топлива для полнаго хода въ критическій моментъ. Съ другой же стороны, на совершеніе этихъ 500 миль такимъ малымъ ходомъ потребуется не менѣе двухъ полныхъ сутокъ, что настолько увеличиваетъ рискъ быть открытымъ развѣдчиками флота, служащаго объектомъ нападенія, что успѣшное выполненіе подобной операціи нельзя признать возможнымъ. Считается въ общемъ, что число индикаторныхъ силъ, а слѣдовательно и соотвѣтственный расходъ топлива, мѣняется пропорціонально кубу скорости хода на томъ же кораблѣ, почему увеличеніе

послѣдняго неминуемо связано со значительнымъ сокращеніемъ радіуса дѣйствій корабля. 30-ти узловый эскадренный миноносецъ проходитъ, въ среднемъ, при скорости хода въ 14 узловъ до 1000 миль, а полнымъ ходомъ съ тѣмъ же запасомъ топлива можетъ пройти лишь 200 миль.

На этомъ основаніи „пробѣгъ полнымъ ходомъ черезъ Нѣмецкое море“, столь любезный сердцу авторовъ сенсаціонныхъ повѣстей въ военно-морскомъ духѣ, относится для миноносныхъ флотилій, къ области невозможнаго. Правда, Ширнессъ находится всего лишь въ 320 миляхъ отъ Вильгельмсгавена, но миноносная флотилія, совершивъ этотъ переходъ со скоростью вродѣ „полнаго хода“, окажется съ пустыми угольными ямами. Тѣмъ не менѣе, близость Ширнесса отъ главной квартиры германскаго флота въ Нѣмецкомъ морѣ есть факторъ весьма большого значенія, и притомъ дающій значительно больше преимуществъ Великобританіи, нежели Германіи. Германскій флотъ въ Нѣмецкомъ морѣ принужденъ пользоваться въ качествѣ базъ лишь устьями Jade и Эльбы, которыя достижимы для нашихъ миноносныхъ флотилій, могущихъ совершить этотъ переходъ 15-ти узловымъ ходомъ при сохраненіи достаточнаго количества топлива, какъ на полный ходъ при производствѣ минной атаки, такъ и на обратный путь, часть котораго также можетъ быть сдѣлана полнымъ ходомъ. По отношенію къ одному лишь Ширнессу для совершенія подобной операціи Германія имѣетъ тѣ же шансы на успѣхъ, и даже лучшіе, ибо, въ общемъ, расходъ топлива на германскихъ миноносцахъ болѣе экономиченъ, чѣмъ на нашихъ, но зато на нашей сторонѣ имѣется громадное преимущество, заключающееся въ выборѣ пользованія базами для нашего флота въ Нѣмецкомъ морѣ, находящимися

внѣ района дѣйствій германскихъ миноносныхъ флотилій.

Разстояніе отъ Вильгельмсгавена до Cromarty равно 510 милямъ, туда же и обратно проходимое разстояніе будетъ равняться 1020 милямъ. Оставивъ необходимый запасъ топлива на полный ходъ непосредственно передъ минной атакой и тотчасъ послѣ нея, миноносная флотилія для этой цѣли будетъ въ состояніи совершить подобное плаваніе со скоростью не больше 12-ти или 13-ти миль въ часъ, продолжительность же перехода передъ атакой при этомъ выразится сорока часами, что дѣлаетъ возможность обнаруженія этихъ миноносцевъ при дневномъ свѣтѣ до производства ими атаки и ихъ уничтоженіе весьма вѣроятнымъ.

Флотилія же, стремящаяся исключительно къ уничтоженію непріятельскаго флота въ его гавани и совершенно незаботящаяся о собственной безопасности, конечно, подвергнетъ себя меньшей вѣроятности быть заблаговременно обнаруженной, вслѣдствіе бо́льшей скорости, съ которой она будетъ идти; но и въ этомъ случаѣ для совершенія указаннаго перехода ей не избѣжать пребыванія въ морѣ не менѣе полныхъ сутокъ ибо для разстоянія въ 500 миль предѣломъ ея возможной скорости будетъ отъ 20-ти до 21-го узла при короткомъ пробѣгѣ полнымъ ходомъ въ самомъ концѣ перехода. При подобныхъ обстоятельствахъ не можетъ быть и рѣчи о погрузкѣ угля въ морѣ, ибо весь районъ военныхъ дѣйствій будетъ кишѣть британскими развѣдочными судами.

На основаніи изложеннаго, заливъ Cromarty Firth можетъ считаться внѣ вѣроятнаго района дѣйствій германскихъ миноносныхъ флотилій, находящихся на германскомъ побережьи Нѣмецкаго моря, а нашъ флотъ, который будетъ находиться

въ этомъ заливѣ, неуязвимымъ для ихъ атакъ. Съ другой же стороны, миноносная флотилія, покинувшая Вильгельмсгавенъ въ сумерки, можетъ достичь Ширнесса къ разсвѣту, т. е. какъ разъ въ тотъ часъ, который считается наиболѣе благопріятнымъ для минныхъ атакъ. Кстати, между прочимъ, слѣдуетъ замѣтить, что мысль о производствѣ дѣйствительныхъ минныхъ атакъ на полномъ ходу до нѣкоторой степени теряетъ своихъ сторонниковъ. Опасность быть обнаруженнымъ для миноносца при малыхъ ходахъ меньше, ради болѣе полнаго отсутствія шума отъ хода, выбрасыванія пламени изъ дымовыхъ трубъ и т. п.

Германскіе порта въ Нѣмецкомъ морѣ находятся въ сравнительно легко достижимомъ разстояніи для нашихъ миноносныхъ флотилій, которыя будутъ находится въ Дуврѣ, Ширнессѣ, Гарвичѣ и устьѣ Гумбера и пока эти порта будутъ находиться въ Нѣмецкомъ морѣ, они не избѣгнутъ, никоимъ образомъ, этой достижимости. Въ этихъ предѣлахъ минныя атаки возможны; нашъ же флотъ находящійся въ Cromarty, не можетъ быть обезпокоенъ германскими миноносцами. Миноносная флотилія, замѣченная быстроходными развѣдчиками, будь то „крейсера-развѣдчики" или просто эскадренные миноносцы, при ея приближеніи къ пункту, столь удаленному отъ ея базы, не будетъ имѣть никакихъ шансовъ къ спасенію, ибо опорожненныя угольныя ямы этихъ судовъ не дозволятъ имъ поддерживать полный ходъ въ продолженіи достаточнаго промежутка времени. Къ указываемому преимуществу порта Cromarty слѣдуетъ прибавить и таковое его стратегическаго положенія. Онъ командуетъ надъ „сѣвернымъ кружнымъ" путемъ изъ Нѣмецкаго моря, единственнымъ выходомъ для Германіи въ открытый океанъ въ случаѣ войны съ нами, ибо

германскимъ судамъ въ Англійскомъ каналѣ будетъ черезчуръ жарко отъ присутствія тамъ большого числа нашихъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ.

Но, въ то же время, было бы неправильно держать весь нашъ боевой флотъ на сѣверѣ, а всѣ эскадренные миноносцы на югѣ. Стратегическая необходимость нахожденія нашего боевого флота въ Ширнессѣ была подробно обсуждена въ предыдущей главѣ, и никоимъ образомъ не должна считаться опровергнутой только что высказанными соображеніями. Необходимость держать боевой флотъ на Норской станціи представляетъ собою, по прежнему, вопросъ жизненной важности, но заслонъ для этого флота изъ эскадренныхъ миноносцевъ долженъ быть немедленно же усиленъ, а также слѣдуетъ значительно улучшить и усилить до смѣшного не соотвѣтствующія своей цѣли береговыя батареи скорострѣльныхъ пушекъ, защищающія подходы къ гавани Ширнесскаго порта.

IX.

Плавучіе доки.

Въ двухъ предшествовавшихъ главахъ вкратцѣ упоминалось о плавучихъ докахъ. Весь вопросъ о доковыхъ устройствахъ облеченъ столь существенною и срочною необходимостью по причинѣ большого развитія корабельной архитектуры въ послѣдніе года, что является полезнымъ въ короткой главѣ нѣсколько ближе ознакомиться съ вопросомъ о плавучихъ докахъ. Основной фактъ въ этомъ вопросѣ тотъ, что, несмотря на большое значеніе,

которымъ пользуется въ настоящее время Нѣмецкое море въ морскихъ взглядахъ Британской Имперіи, у насъ имѣется теперь всего лишь одинъ докъ на всемъ нашемъ побережьи Нѣмецкаго моря, который въ состояніи вмѣстить линейный корабль того типа, который принятъ за образецъ для всѣхъ будущихъ судовъ этого рода въ британскомъ флотѣ. Причиною такого неудовлетворительнаго состоянія нашихъ доковыхъ средствъ является, конечно, то, что военныя суда за послѣдніе двадцать лѣтъ столь быстро возросли въ размѣрахъ, что переросли ими положительно всѣ существующіе доки. Въ 1887 году самый крупный корабль нашего флота былъ всего 400 футъ длиною при наибольшей ширинѣ всего въ 75 футъ и при водоизмѣщеніи не болѣе 12,000 тоннъ. Теперь же мы строимъ броненосные крейсера въ 530 футъ длиною, а линейные корабли шириною до $82^1/_2$ футъ и почти что въ 20,000 тоннъ водоизмѣщенія. Двадцать лѣтъ тому назадъ самый большой трансатлантическій пасажирскій пароходъ „Etruria" былъ 501 футъ длиною, длина же настоящихъ двухъ подобнаго рода судовъ „Lusitania" и „Mauritania", служащихъ также вспомогательными крейсерами нашего флота, доходитъ до 785 футъ.

Единственный докъ, пригодный для ввода въ него броненосца „Dreadnought", ", на нашемъ восточномъ побережьи, это сухой докъ Stephenson'а въ Ньюкастлѣ, ибо онъ имѣетъ въ длину 700 футъ, въ ширину—90 футъ и глубину на порогѣ воротъ—29 футъ. Докъ для судовъ размѣровъ „Dreadnought'а" проэтированъ, какъ о томъ было упомянуто въ одной изъ предшестующихъ главъ, въ портѣ Rosyth, другой же предполагается построить въ Grimsby; кромѣ того есть предположенія, что подобный же докъ для коммерческихъ

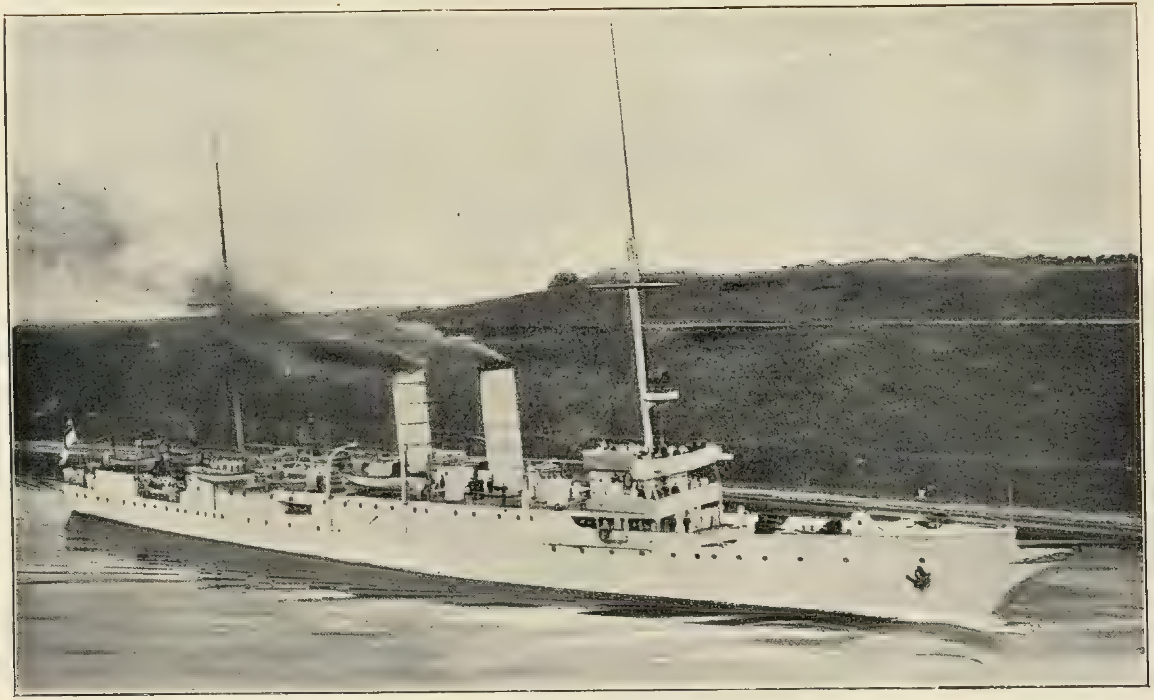
цѣлей будетъ построенъ въ Дуврѣ. По другую сторону Нѣмецкаго моря дѣла этого рода стоятъ значительно впереди, нежели у насъ. Въ Вильгельмсгавенѣ три дока, по размѣрамъ годныхъ для „Dreadnought'а“ почти закончены постройкой, въ Бремергавенѣ и въ Гамбургѣ уже имѣется по одному подобному доку вполнѣ готовому, а въ послѣднемъ портѣ, къ тому же, почти готовы еще два такихъ же дока, находящихся въ постройкѣ; кромѣ того еще одинъ докъ этихъ размѣровъ проэктированъ въ Брунсбюттелѣ. У насъ нѣтъ ни одного готоваго національнаго дока подобныхъ размѣровъ въ Нѣмецкомъ морѣ противъ трехъ, имѣемыхъ Германіей, всего же у насъ, съ частнымъ докомъ, на восточномъ нашемъ побережьи ихъ имѣется два—одинъ существующій и одинъ проэтированный, противъ восьми въ Германіи.

Задача обезпеченія доками нашихъ морскихъ силъ въ Нѣмецкомъ морѣ есть наиболѣе значительная изъ тѣхъ, которыя подлежатъ теперь разрѣшенію нашего Адмиралтейства и нашего Правительства. Расходы, связанные съ ея разрѣшеніемъ столь велики, а стратегическія соображенія такъ перемѣнчивы, что всякая такая система доковъ, которая обѣщаетъ дать значительныя сбереженія расходуемыхъ на сей предметъ суммъ, и которая, притомъ, даетъ возможность перемѣщать эти доки вслѣдъ за судами, сообразно стратегическимъ потребностямъ даннаго времени, должна быть изучена самымъ тщательнымъ образомъ. Изложенныя условія и представляютъ собою самыя видныя преимущества плавучихъ доковъ передъ сухими.

Стоимость плавучаго дока по сравненію, въ грубыхъ предѣлахъ, съ таковою сухого дока для судовъ тѣхъ же размѣровъ равна примѣрно одной пятой послѣдней; допуская же случайныя затруд-

ненія въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, требующихъ, положимъ, углубленія того мѣста, гдѣ этотъ плавучій докъ долженъ погружаться, цѣна его, никоимъ образомъ, не превыситъ четверти стоимости сухого дока. Другое преимущество плавучихъ доковъ передъ сухими заключается въ значительной разницѣ во времени, потребномъ на постройку тѣхъ и другихъ. Сухой докъ, въ среднемъ, требуетъ отъ трехъ съ половиной до четырехъ лѣтъ постройки для своего устройства, что не безполезно сравнить съ нижеслѣдующими примѣрами въ этомъ отношеніи, касающимся плавучихъ доковъ. 10,000 тонный плавучій докъ для Гаванны былъ построенъ фирмой Swan & Hunter въ Ньюкастлѣ и сданъ въ портѣ назначенія черезъ одиннадцать мѣсяцевъ по полученіи заказа. Докъ подъемной силы въ 11.000 тонъ въ Штеттинѣ впервые погрузился для принятія на себя перваго корабля черезъ восемь мѣсяцевъ по полученіи заказа на его постройку. Этотъ докъ также былъ построенъ на Тайнѣ и прибуксированъ въ свой портъ. Австрійское Правительство, при маломъ опытѣ, или даже полномъ его отсутствіи, въ постройкѣ подобнаго рода средствъ, выстроило плавучій докъ подъемной силы въ 15,000 тонъ въ теченіи двадцати трехъ мѣсяцвъ. Изъ подобныхъ цифръ, въ среднемъ, можно вывести, что время, потребное на постройку плавучаго дока, колеблется между одной пятой и одной четвертью времени, необходимаго на созданія гранитнаго приспособленія для той же цѣли и для судовъ тѣхъ же размѣровъ.

Пользованіе плавучими доками для судовъ въ одинаковой степени удобно какъ и сухими доками, вводъ производится одинаково быстро, затрата же силы на выкачиваніе воды у плавучаго дока получается меньше, чѣмъ у сухого. Дѣло въ томъ,



Германскій минный заградитель „Nautilus"

Ему однотипенъ минный заградитель „Albatross"

что какихъ бы размѣровъ судно ни вошло въ сухой докъ, изъ него всегда должно быть выкачено весьма значительное количество воды, даже при вводѣ крупныхъ судовъ превышающее ихъ водоизмѣщеніе, количество же воды выкачиваемое плавучими доками при подъемѣ на нихъ судовъ всегда находится въ прямой пропорціональности съ размѣрами поднимаемыхъ судовъ. Кромѣ того, размѣры сухого дока строго ограничиваютъ величину вводимыхъ въ него кораблей, тогда какъ бывали случаи, что суда, поднятыя на плавучихъ докахъ своей длиной превосходили длину самого дока на 200 футъ. По первому взгляду кажется, что сухой докъ по расходамъ на содержаніе его въ исправности значительно экономичнѣе плавучаго, но на самомъ же дѣлѣ это далеко не такъ. Внѣшняя подводная поверхность плавучаго дока вовсе не нуждается въ очисткѣ, содержаніе же въ порядкѣ внутренней и надводной его части исчисляется обыкновенно суммою отъ £ 300 до £ 500 въ годъ. Правда, у исправнаго сухого дока совершенно не имѣется подобныхъ расходовъ, но зато его паровыя помпы несравненно большей мощности, сообразно чему ихъ работа и содержаніе въ исправности стоятъ несравнимо дороже, чѣмъ сохраненіе подобныхъ же механизмовъ у плавучаго дока. Напримѣръ, полная сила паровыхъ помпъ британскаго правительственнаго дока на Бермудскихъ островахъ, на которомъ недавно былъ поднятъ линейный корабль „Dominion", въ 16,350 тоннъ водоизмѣщенія, лишь немного превышаетъ силу однихъ только малыхъ осушительныхъ помпъ новыхъ сухихъ доковъ въ Девонпортѣ.

Главнѣйшимъ же доводомъ въ пользу плавучихъ доковъ является ихъ подвижность, въ чемъ мы такъ нуждаемся, къ сожалѣнію безнадежно

при настоящемъ положеніи дѣлъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Стратегическія требованія настоящаго времени вызываютъ расходъ сотенъ тысячъ фунтовъ стерлинговъ на постройку доковъ въ этихъ водахъ, тогда какъ въ Девонпортѣ у насъ имѣется до дюжины превосходныхъ гранитныхъ сооруженій этого рода, которыя становятся сравнительно безполезными для настоящей стратегической обстановки. Если бы эти доки были плавучими, то не болѣе, какъ черезъ какіе нибудь шесть мѣсяцевъ ими можно было бы пользоваться на нашемъ восточномъ побережьи безъ срочныхъ расходовъ на немедленное оборудованіе новыми доками необходимыхъ размѣровъ нашихъ портовъ Нѣмецкаго моря. Если же Правительство рѣшитъ и въ этихъ портахъ строить сухіе доки, то помимо того, что на выполненіе этихъ работъ потребуется значительное время, при могущемъ имѣть мѣсто въ будущемъ новомъ перемѣщеніи арены нашей морской дѣятельности, противъ возможности котораго совершенно нѣтъ никакихъ основаній, построенные нами на берегахъ Нѣмецкаго моря сухіе доки также могутъ оказаться безполезными въ стратегическомъ отношеніи, и можетъ быть потребуется постройка ихъ еще въ другомъ новомъ мѣстѣ, сообразно новымъ требованіямъ равновѣсія международныхъ морскихъ силъ.

Подвижность плавучихъ доковъ даетъ имъ еще другое преимущество. Сухіе доки въ портахъ занимаютъ всегда то же самое опредѣленное положеніе указанное на картахъ даннаго порта, вслѣдствіе чего враждебный флотъ въ случаѣ возможности бомбардировать портъ, руководствуясь по картамъ расположеніемъ его сухихъ доковъ, можетъ для этой бомбардировки избрать такое положеніе, изъ котораго, будучи самъ сравнительно неуязвимъ, въ то же время осыпать снарядами доки порта,

разрушеніе которыхъ для противника будетъ весьма желательнымъ. Конечно орудійный огонь можетъ нанести плавучимъ докамъ значительно большія разрушенія, нежели сухимъ, но при достаточно обширномъ водномъ пространствѣ порта съ подходящими глубинами, плавучіе доки, время отъ времени, могутъ быть перемѣщаемы въ порту, такъ что непріятель не можетъ быть точно освѣдомленъ въ любое время въ ихъ расположеніи въ порту.

Имѣется нѣсколько проэктовъ постройки самодвижущихся плавучихъ доковъ, которые, благодаря сему, были бы въ состояніи, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, даже сопровождать флотъ и въ море. Sir William White, бывшій Директоръ Судостроенія, выразилъ по сему поводу свое мнѣніе, говоря, что подобные проекты онъ считаетъ выполнимыми и цѣлесообразными для плавучихъ доковъ малаго размѣра, т. е. такихъ, которые бываютъ нужны для миноносцевъ; но даже и безъ собственныхъ двигателей плавучіе доки, сами по себѣ, достаточно подвижны для имѣемыхъ практическихъ цѣлей. Многія изъ существующихъ въ настоящее время подобнаго рода сооруженій буксировались на разстоянія, доходящія до пятнадцати тысячъ миль.

Основнымъ условіемъ для пользованія плавучимъ докомъ является наличіе большой глубины въ закрытомъ отъ волненія и вѣтра пространствѣ. Средняя донная часть плавучаго дока должна быть, при пользованіи докомъ, подводима подъ киль поднимаемаго судна, а такъ какъ эта часть у доковъ, предназначенныхъ для подъема большихъ судовъ, сама по себѣ имѣетъ вглубь до четырнадцати футъ, то глубина дна рейда или гавани въ мѣстѣ пользованія плавучимъ докомъ должна быть, поэтому, не менѣе пятидесяти футъ. Къ счастью, на нашемъ восточномъ побережьи нѣтъ недостатка въ

закрытыхъ отъ непогоды мѣстъ требуемой глубины. У низовья рѣки Medway, въ близкомъ сосѣдствѣ адмиралтействъ Чатама и Ширнесса глубина достигаетъ, даже въ малую воду, отъ пятидесяти до восьмидесяти футъ, такъ что и въ этомъ отношенiи пользованiе въ этомъ порту плавучими доками для большихъ судовъ не потребуетъ преодолѣнiя какихъ либо естественныхъ препятствiй.

Великобританiя обладаетъ теперь лишь однимъ плавучимъ докомъ крупныхъ размѣровъ, и этотъ докъ находится въ Бермудскихъ островахъ. Номинальная его подъемная сила равна 16,500 тоннамъ, полная же доходитъ до 19,000 тоннъ [49]). Въ Германiи же и въ Соединенныхъ Штатахъ плавучими доками начинаютъ пользоваться въ болѣе широкихъ размѣрахъ, и первая изъ этихъ странъ, въ настоящее время, строитъ два плавучихъ дока подъемной силы до 36,000 тоннъ каждый, одинъ строится въ Гамбургѣ фирмой Vulcan для ихъ новой верфи, устраиваемой въ этомъ порту, другой же строится фирмой Blohm & Voss, также для своего кораблестроительнаго завода въ томъ же мѣстѣ. Нижеприведенныя цифры ясно устанавливаютъ фактъ постепеннаго возрастанiя популярности плавучихъ доковъ. По справочной книжкѣ Адмиралтейства по части доковыхъ устройствъ видно, что въ 1897 году имѣлось всего 143 плавучихъ дока общей подъемной силы въ 307,882 тонны. Въ томъ же источникѣ, но за 1905 годъ, мы видимъ, что къ этому году число плавучихъ доковъ возросло до 196, что даетъ численный ихъ приростъ въ 30%, а въ то же время общая подъемная сила всѣхъ

---

[49]) Это означаетъ, что вѣсъ корпуса самого плавучаго дока со всѣми его устройствами равенъ 19,000—16,500, т. е. 2,500 тоннамъ. *Примѣчанiе переводчика.*

этихъ доковъ поднялась до 631,710 тоннъ, т. е. на 100% за упомянутый промежутокъ времени [50]).

X.

Вторженіе въ Англію.

Возможность высадки непріятельской арміи на берега Англіи представляетъ собою задачу, разрѣшеніемъ которой въ теченіи вѣковъ были заняты умы стратеговъ, разбиравшихъ этотъ вопросъ, какъ съ морской, такъ и съ военной и политической точекъ зрѣнія, и споры въ его разрѣшеніи въ положительномъ или отрицательномъ смыслѣ, вѣроятно, будутъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока не получится фактическое рѣшеніе этой задачи. Въ продолженіи минувшихъ десяти лѣтъ мы постоянно сталкивались съ возможностью, правда, лишь на бумагѣ, высадки французской арміи на нашъ южный берегъ, удѣляя періодическимъ угрозамъ этого рода значительную долю вниманія. Измѣненіе же политической обстановки за послѣднее десятилѣтіе,— съ одной стороны, улучшеніе нашихъ отношеній къ Франціи, а, съ другой,—ростъ германскаго флота, и, особенно, германскихъ вожделѣній, привело къ тому, что соображенія наши относительно вопроса вторженія непріятельской арміи на берега Англіи измѣнили свой характеръ по отношенію къ той четверти горизонта, съ которой стало возможно ожидать подобной военной экспедиціи. При этомъ

---

[50]) За болѣе подробными свѣдѣніями по разбираемому вопросу надлежитъ обратиться черезъ Г-на Lyonel'я Clark'а къ „Извѣстіямъ Института Гражданскихъ Инженеровъ" за Январь 1905 года (Institution of Civil Engineers) и къ „Извѣстіямъ Института Морскихъ Инженеровъ" за Мартъ 1907 года (Institution of Naval Architects).

слѣдуетъ замѣтить, что, несмотря на большую силу и дѣеспособность германской арміи, по сравненію съ французской, не взирая на болѣе живой духъ предпріимчивости и рѣшительности, воодушевляющій германскій народъ, вопреки тому инстинкту организаціи, который характеризуетъ Германію въ такой мѣрѣ, какъ никакую другую націю въ мірѣ, не обращая вниманія на большія перевозочныя средства этой страны для выполненія десантныхъ операцій, и несмотря на то, что фактическая возможность опасеній подобной операціи была допущена представителями нашего Правительства въ ихъ рѣчахъ въ Британской Палатѣ Депутатовъ,— не взирая на все это, къ возможности подобнаго вторженія со стороны Германіи у насъ относятся не съ той серьезностью, съ которой мы привыкли относиться къ тѣмъ поверхностнымъ фантазіямъ на французскія темы, которыми угощали Англію вплоть до послѣднихъ годовъ девятнадцатаго столѣтія.

Объясненій подобнаго страшнаго равнодушія разыскать довольно трудно. По всей вѣроятности оно обязано, своимъ происхожденіемъ переходящему должные предѣлы увлеченію тѣмъ, что принято считать принципами партіи „Синихъ Водъ“ [51]). Возрожденіе интереса къ морскимъ силамъ страны. и, къ несчастію, безусловная вѣра въ ихъ всемогущество, началомъ которыхъ слѣдуетъ считать появленіе въ свѣтъ книги Мэхена (Mahan): „Вліяніе морской силы на исторію“ (Influence of Sea Power upon History), привели къ общему убѣжденію въ томъ, что обладаніе могущественнымъ флотомъ совершенно изгоняетъ возможность вторженія непріятеля на англійскую территорію изъ числа

---

[51]) См. предисловіе автора.

Примѣчаніе переводчика.

„практически выполнимыхъ плановъ". Въ маѣ 1905 года г-нъ Balfour, будучи въ то время Министромъ-Президентомъ и предсѣдателемъ Комитета Обороны, заявилъ въ Палатѣ Депутатовъ, что „серьезное вторженіе на наши острова не представляетъ той вѣроятности, которую намъ нужно было бы принимать во вниманіе". Но та необходимость, къ которой въ началѣ 1907 года г-ну Robertson'у пришлось прибѣгнуть для оправданія новаго распредѣленія нашихъ морскихъ силъ [52]), приводитъ къ заключенію, что, либо въ этомъ вопросѣ возможности вторженія существуетъ разногласіе, либо, что въ промежутокъ времени между этими двумя выступленіями представителей Правительства въ Палатѣ Депутатовъ, произошли такія событія, которыя измѣнили взгляды правителей страны на этотъ вопросъ. „Морскія силы" въ ограниченномъ смыслѣ сего выраженія, т. е. какъ сильное и дѣеспособное собраніе линейныхъ кораблей, крейсеровъ и прочихъ факторовъ, входящихъ въ составъ современнаго флота, представляютъ собою, конечно, могущественное и нужное намъ оружіе, но, пока онѣ не будутъ организованы и распредѣлены согласно соображеній, исходящихъ исключительно изъ обстоятельствъ возможной наибольшей и ближайшей по времени опасности,—быть гарантіей противъ нея онѣ не могутъ. Британскій флотъ организованъ не на такихъ основаніяхъ, чтобы вторженіе германскихъ войскъ на наше побережье считать внѣ сферы предметовъ, подлежащихъ принятію во вниманіе.

Англія не подвергалась вражескимъ нашествіямъ въ теченіи послѣднихъ девятисотъ лѣтъ. Послѣднія

[52]) См. главу VI. Хотя въ своей рѣчи Г-нъ Robertson употребилъ выраженіе „набѣгъ", но, очевидно, что оно должно быть понято въ возможно широкомъ смыслѣ и тѣмъ покрыть понятіе о серьезной операціи вторженія непріятельскихъ войскъ въ нашу территорію.

къ тому попытки исходили отъ Наполеона I-го въ первые годы девятнадцатаго столѣтія, и онѣ потерпѣли неудачу вслѣдствіе того, что Франція оказалась не въ состояніи обезпечить себѣ командованіе надъ нужною для сего частью моря на необходимое для сей операціи время. Казалось бы, что разъ попытки ко вторженію къ намъ рушились въ 1805 году, по причинѣ превосходства нашего флота передъ непріятельскимъ, то такое превосходство и въ настоящемъ случаѣ должно бы быть достаточною гарантіею и теперь противъ всякихъ посягательствъ на наши берега. Это и есть главный аргументъ школы, не допускающей возможности вражескаго нашествія на наши острова (Non-possumus-school), который, тѣмъ или другимъ образомъ, поддерживался также почти всѣми компетентными писателями, разбиравшими этотъ вопросъ въ ближайшіе годы, за исключеніемъ отставныхъ офицеровъ германскаго Генеральнаго Штаба. Немного англійскихъ писателей по сему вопросу принимало во вниманіе новыя условія, существующія лишь въ двадцатомъ вѣкѣ, и которыя обыкновенно отбрасывались въ сторону увѣреніемъ въ томъ, что эти новыя условія, вліяя одинаково на обѣ стороны, не могутъ измѣнить положенія Англіи по отношенію къ ея вѣроятнымъ врагамъ, представившагося въ столь удовлетворительномъ видѣ сто лѣтъ тому назадъ. Къ тому же, во всѣхъ этихъ трудахъ въ малой степени принимается во вниманіе, если не упускается вовсе, то, что флотоводцы Наполеона были не на должной высотѣ, что планъ вторженія зарождался совершенно явно въ теченіи трехъ или четырехъ лѣтъ, и что имѣются серьезныя сомнѣнія въ томъ, что Наполеонъ собирался, въ дѣйствительности, привести приписываемый ему планъ экспедиціи въ Англію въ исполненіе на самомъ дѣлѣ.

Поразительно то, что, какъ только дѣло касается вопроса о вторженіи непріятеля на нашу территорію, разборъ историческихъ по этому поводу примѣровъ неминуемо ограничивается эрой Нельсона, служащей какъ бы центромъ этого заколдованнаго круга, при полномъ исключеніи другихъ историческихъ фактовъ, имѣющихъ отношеніе къ разбираемому вопросу. Можно привести по этому поводу два примѣра, которые оба способствуютъ къ опроверженію того самоуспокоенія, съ которымъ у насъ стали разбирать возможность вражескаго нашествія въ нашу страну. Изъ числа многихъ случаевъ, когда обстоятельства погоды были намъ особенно благопріятны, — а таковыхъ было не мало,—должна считаться болѣе или менѣе типичной и экспедиція Hoche въ 1796 году къ юго-западнымъ берегамъ Ирландіи. Полковникъ Callwell описываетъ ее слѣдующимъ образомъ:

„Главныя силы армады достигли входа въ Bantry-Bay, непотревоженныя британскимъ флотомъ. Но вѣтеръ, который досслѣ отъ береговъ Бретани благопріятствовалъ плаванію, оказался противнымъ для входа въ узкій заливъ. Ни командиры, ни команды французскихъ кораблей не считали возможнымъ вылавировать вглубь залива, что, дѣйствительно, представляло собой задачу необычной трудности, даже для флота въ высшей степени дѣеспособнаго. Тогда Hoche самъ повернулъ свои суда обратно, и экспедиція безуспѣшно вернулась къ французскимъ берегамъ, преодолѣвъ стратегическія трудности приближенія къ берегамъ Ирландіи безъ того, чтобы быть настигнутыхъ внушительными британскими морскими силами, собранными подъ Бридпортомъ въ Англійскомъ каналѣ“.

„Планъ этотъ потерпѣлъ неудачу, главнымъ образомъ, по причинѣ несчастливыхъ обстоятельствъ

погоды; неудовлетворительность морского элемента экспедиціи тоже имѣла на результатъ ея нѣкоторое вліяніе, но превосходящихъ силъ британскій флотъ въ Англійскомъ каналѣ былъ совершенно не при чемъ въ этой нашей удачѣ" [53]).

За вторымъ примѣромъ намъ приходится обратиться къ далекимъ временамъ самаго начала существованія британскаго флота. Во время успѣшнаго возмущенія противъ римскаго владычества, произведеннаго подъ предводительствомъ Carausius'а во главѣ большого флота занимавшагося истребленіемъ пиратовъ и потому получившаго титулъ „Графа Саксонскаго берега", флотъ покинувшихъ родину франковъ направился изъ восточной части Средиземнаго моря черезъ Гибралтарскій проливъ на присоединеніе къ Carausius'у, но былъ встрѣченъ и уничтоженъ флотомъ римлянъ подъ предводительствомъ Констанція. Затѣмъ въ Галліи римляне начали готовиться ко вторженію въ Англію. Во время этихъ приготовленій Carausius, оказавшійся не только способнымъ флотоводцемъ, но и дѣльнымъ правителемъ Британіи, былъ умерщвленъ „нѣкіимъ Allectus'омъ, его близкимъ другомъ, который затѣмъ надѣлъ его порфиру, хотя и не обладалъ хорошими качествами Carausius'а въ преслѣдованіи своихъ намѣреній" [54]). Тѣмъ временемъ Констанцій быстро подвигался впередъ въ своихъ приготовленіяхъ и „нападеніе (въ 296 году) было возложено на главную эскадру, которая подъ командой Asclepiodatus'а, выдающагося вождя, была собрана въ устьѣ рѣки Сены. Искусство мореплаванія въ тѣ времена было столь несовершенно, что ораторы восхваляли смѣлость и храбрость римлянъ,

---

[53]) „Military Operations and Maritime Preponderance".
[54]) „Naval History" Burchett'а изданія 1720 года.

которые отважились отплыть съ боковымъ вѣтромъ и въ свѣжую погоду. Погода оказалась благопріятной ихъ предпріятію. Подъ прикрытіемъ густого тумана, они избѣжали встрѣчи со флотомъ Allectus'a, который поджидая римлянъ держался около острова Уайта, и высадились гдѣ то на западномъ берегу Англіи [55]), убѣдивъ тѣмъ бриттовъ, что превосходство ихъ морскихъ силъ не всегда можетъ обезпечить ихъ страну отъ высадки вражескихъ войскъ на ея берега" [56]).

Этотъ случай обратилъ на себя меньше вниманія нашихъ историковъ, нежели того заслуживаетъ его важное для насъ значеніе. Большинство совершенно упускаетъ подробности, изложенныя выше; Sir George Clarke приписываетъ конечный успѣхъ экспедиціи „Asclepiodatus'a, главнымъ образомъ, тому радушному пріему, который римскія войска встрѣтили отъ жителей нашей страны, хотя послѣдніе также не были въ состояніи оказать римлянамъ сколько нибудь дѣйствительное сопротивленіе, какъ не можетъ, въ настоящее время, британская армія противиться германскимъ войскамъ, если имъ удастся высадиться на нашемъ восточномъ побережьи. Позволительно вѣрить тому, что успѣху римлянъ, главнымъ образомъ содѣйствовали благопріятныя для нихъ условія погоды, которыя позволили экспедиціонной арміи пересѣчь Англійскій Каналъ и высадиться на берегъ безъ помѣхи; важно помнить и то, что нѣтъ никакихъ указаній на то, что Asclepiodatus желалъ избѣгнуть морского боя, хотя совершенно естественно и то, что онъ и не стремился къ нему. Самое же существенное въ этомъ историческомъ фактѣ то, что Ascle-

[55]) Ошибка. Главное мѣсто высадки было въ графствѣ Кентъ, но часть флота, отдѣлившаяся въ туманѣ отъ главныхъ силъ, оказалась въ устьѣ Темзы и направилась прямо къ Лондону.

[56]) „Decline and Fall of the Roman Empire" Gibbon'a.

piodatus высадилъ свою армію „ранѣе, нежели Allectus получилъ точныя свѣдѣнія о его выходѣ въ море“. Возможно, что это и было самымъ худшимъ туманомъ, съ которымъ англійскому военачальнику пришлось бороться, ибо предполагается, что его силы были значительнѣе, нежели силы вторгшагося къ намъ врага. Атмосферическіе туманы, конечно, весьма непріятны, хотя въ настоящее время колоссальныхъ размѣровъ судовъ они могутъ оказаться столь же опасны и для вторгающагося моремъ непріятеля, какъ и для избранной имъ жертвы; въ этомъ дѣлѣ есть кое что значительно худшее, что необходимо принять во вниманіе. Это туманъ отъ свѣдѣній ложной развѣдки, или же отъ полнаго ея отсутствія; это туманъ мысли, вслѣдствіе равнодушія и невѣрія.

Соглашаясь съ симъ, мы видимъ, что для успѣшнаго вторженія на наши острова все зависитъ отъ „тумана“ того или другого сорта. Въ 1805 году, когда Великая Армія Наполеона была стянута къ французскимъ берегамъ Канала, въ церквахъ Англіи возносились горячія и непрерывныя молитвы противъ тумана. Каковы же будутъ шансы на то, что и въ двадцатомъ столѣтіи „туманъ“ не явится на помощь врагу въ его посягательствѣ на вторженіе въ нашу страну?

Условія въ нашу пользу противъ внезапнаго нападенія,—что представляетъ собою наиважнѣйшій „туманъ“, съ которымъ намъ нужно бороться, — сведены г-номъ Fred. T. Jane слѣдующимъ образомъ:

„Высадка непріятеля на англійскіе берега должна быть первымъ признакомъ начала военныхъ дѣйствій объявляемой или могущей быть объявленной войны. Для сего необходимо:

„1. Стянуть до 100.000 войска къ германскому

побережью, не вызывая при этомъ никакихъ подозрѣній".

„2. Необходимыя для перевозки войскъ и ихъ припасовъ суда, — числомъ, по крайней мѣрѣ, до двухсотъ,—должны быть собраны въ порта отплытія, также безъ возбужденія какихъ либо подозрѣній".

„3. Британскій флотъ долженъ быть лишенъ возможности появленія на мѣстѣ высадки черезчуръ скоро послѣ ея производства".

„4. Вторгшаяся армія должна двигаться на Лондонъ (или на наши морскія базы), везя все необходимое съ собою" [57]).

Съ другой же стороны, ввиду неопровержимаго превосходства британскаго флота, должно быть признано, что вторженіе на наши берега можетъ быть единственнымъ средствомъ, которымъ Германія можетъ надѣяться привести насъ къ покорности, а потому зрѣлый планъ такого нашествія долженъ быть единственною заботою германскаго Генеральнаго Штаба, въ разборѣ случая войны съ нами. Утверждать же, какъ это и было на самомъ дѣлѣ, что никакого такого плана никогда и не существовало въ зданіи упомянутаго Генеральнаго Штаба, по меньшей мѣрѣ странно, ибо подобное учрежденіе не имѣетъ никакихъ правъ на существованіе, если оно не занимается разработкой плановъ веденія любой изъ войнъ, къ руководству которой оно можетъ быть призвано; Германіи же врядъ ли неизвѣстенъ тотъ планъ, который даетъ ей высшій, если не единственный, шансъ на успѣхъ въ случаѣ войны съ нами.

Къ тому же, одинаково вѣроятно и то, что никакое заморское вторженіе не можетъ имѣть

---

[57]) „Heresies of Sea Power".

какихъ либо шансовъ на успѣхъ, если только оно не является, въ большей или меньшей степени, какъ бы вродѣ „грозы при ясномъ небѣ“. Дать возможность предупредить насъ о подобныхъ намѣреніяхъ, хотя бы всего лишь за нѣсколько дней, равносильно порчѣ въ корнѣ всего плана, ибо сосредоточеніе британскаго флота по близости отъ угрожаемаго побережья сдѣлаетъ подобныя заморскія операціи совершенно невозможными. Тѣмъ не менѣе, нельзя не признать и того, что выраженіе касающееся высадки войскъ, долженствующей быть „первымъ признакомъ начала военныхъ дѣйствій, могущей быть объявленной войны“ является въ нѣкоторомъ родѣ мало вѣроятнымъ преувеличеніемъ внезапности подобной операціи. Что гроза можетъ разразиться при абсолютно безоблачномъ небѣ, фактъ самъ по себѣ совершенно непостижимый, но Англія въ ближайшіе годы, какъ и въ старину, сталкиваясь съ международными затрудненіями, проявляла въ своихъ сношеніяхъ чрезвычайную слабость; врожденное отсутствіе у англичанъ склонности вѣрить въ то, что какая либо нація осмѣлится поднять на насъ оружіе, твердо вкоренилось, тогда какъ, съ другой стороны, рѣшительные народы, имѣя въ виду совершенно опредѣленныя цѣли, столь часто, либо совершенно пренебрегали предполагаемыми условностями начала военныхъ дѣйствій, либо пользовались малѣйшимъ предлогомъ для приведенія своихъ преднамѣренныхъ идей въ исполненіе. Вотъ эти то обстоятельства и могутъ быть причиною того, что маленькое облачко на ясномъ небѣ, не болѣе руки единаго человѣка, имѣетъ всѣ вѣроятія быть замѣченнымъ нашимъ народомъ не ранѣе того, какъ движеніе впередъ враждебной арміи уподобится бурѣ, разъигравшейся во всей своей ярости надъ его головой.

По отношенію къ этому вопросу трудъ Подполковника (нынѣ Генерала) Maurice подъ заглавіемъ: „Военныя Дѣйствія безъ Объявленія Войны" („Hostilities without Declaration of War") имѣетъ прямо классическое значеніе. Генералъ Maurice указываетъ въ немъ, что за періодъ времени въ сто семьдесятъ одинъ годъ, 1700 года по 1870 годъ включительно, не болѣе всего лишь десяти разъ „объявленіе войны" предшествовало открытію военныхъ дѣйствій. Въ сорока одномъ случаѣ отсутствія предварительнаго объявленія войны „яснымъ къ тому поводомъ (а во многихъ случаяхъ и явно признаннымъ) было намѣреніе обезпечить себѣ преимущества внезапности движенія и вслѣдствіе сего захвата врасплохъ неподготовленнаго къ тому непріятеля....... Нѣкоторые подобные случаи должны быть особенно интересны англичанамъ, ибо они указываютъ, какъ жестокія войны могутъ возникать въ отдаленныхъ частяхъ нашей обширной колоніальной Имперіи, причемъ метрополія, вооруженныя силы которой принимаютъ участіе въ этомъ столкновеніи, зачастую бываетъ освѣдомлена о началѣ этихъ непріязненныхъ дѣйствій значительно позже того, что сраженіе уже состоялось. Изъ этого становится яснымъ, поскольку та метрополія, которая первой получитъ извѣстія о вооруженномъ столкновеніи въ колоніяхъ, можетъ считать себя въ правѣ, на основаніи этихъ извѣстій, совершить любой поступокъ совершенно внезапнаго аггрессивнаго характера и можетъ даже, основываясь на предшествовавшемъ вооруженномъ столкновеніи въ колоніяхъ, претендовать передъ Европой на роль обиженной державы, а не зачинщика, какъ бы насильственны ни были ея поступки въ Европѣ".

Указавъ на то, что въ послѣдніе годы относительное число возникновеній враждебныхъ дѣйствій

безъ предварительнаго объявленія войны значительно возросло. Генералъ Maurice продолжаетъ:

„Перемѣна во взаимныхъ сношеніяхъ націй въ подобныхъ обстоятельствахъ, очевидно, обязана не усиленію вѣроломства въ нашъ вѣкъ, а, просто, развитію чисто механическихъ усовершенствованій и улучшенію средствъ сообщеній. Когда арміи передвигались медленнными этапами, какъ напримѣръ римскіе легіоны, весь ходъ войнъ былъ столь продолжителенъ и сопряженъ съ такими затрудненіями, что безъ вреда успѣху войны, въ ея программу могло войти и торжественное ея объявленіе. Въ настоящее время развитіе дорогъ, телеграфа, желѣзнодорожныхъ путей и прочихъ средствъ сообщенія, припасовъ, провизіи, обмундированія, легкость преодолѣнія различныхъ физическихъ препятствій и отличное знаніе мѣстности, пріобрѣтаемое хорошими картами, сдѣлали внезапныя предпріятія несравнимо болѣе легкими, чѣмъ въ прежнія времена; въ девятнадцатомъ вѣкѣ—болѣе легкими, чѣмъ въ восемнадцатомъ и такъ далѣе, и въ послѣднемъ столѣтіи подобныя внезапности послѣдовали одна за другою съ гораздо большею скоростью, нежели когда либо раньше“.

Все эти соображенія, въ равной мѣрѣ, могутъ быть примѣнены и къ морскимъ путямъ сообщенія, въ особенности же, при началѣ вооруженной борьбы между Великобританіей и Германіей. Германія—мужественна, Англія же летаргична; Германія аггрессивна, Англія же миролюбива; Германія властолюбива, Англія же самодовольна. Изъ за разницы въ темпераментахъ обоихъ народовъ ничто не можетъ быть вѣроятнѣе, какъ то, что, какъ только Германія признаетъ случай подходящимъ, то она безъ труда захватитъ Англію врасплохъ.

Англійскій крейсеръ-заградитель „Iphigenia“

Нашъ узко ограниченный національный духъ представляетъ собою не только искушеніе для пылкаго и экспансивнаго народа, но и единственный для Германіи шансъ на успѣхъ.

Что же касается способности Гермніи въ настоящее время сдѣлать всѣ необходимыя для десантной экспидиціи приготовленія безъ возбужденія въ Англіи какого либо подозрѣнія, то недавно было указано, [58]) что Германія въ этомъ твердо увѣрена. Было исчислено, что эта страна въ тридцати-шести-часовой срокъ можетъ сосредоточить въ своихъ портахъ Нѣмецкаго моря двухсотъ-тысячную армію, что вѣроятно превышаетъ отъ двухъ до четырехъ разъ ту прибавку къ гарнизонамъ этихъ портовъ, которая потребна будетъ для выполненія разсматриваемой экспедиціи. При этомъ не будетъ никакой нужды въ предварительномъ сборѣ судовъ для транспортныхъ цѣлей, ибо въ германскихъ портахъ таковыхъ находится всегда болѣе нежели достаточное количество для перевозки моремъ арміи указанной численности; къ тому же есть вѣскія основанія къ заявленію о томъ, что, въ Германіи всегда ведется учетъ всѣмъ значительнымъ пароходамъ, приходящимъ въ германскіе порта, и тотчасъ по ихъ прибытіи, опредѣленныя воинскія части распредѣляются, правда лишь на бумагѣ, по этимъ пароходамъ на случай внезапнаго ихъ призыва для перевозки на берега Англіи. Что же касается удобствъ посадки войскъ на суда, то въ портахъ одного лишь Нѣмецкаго моря Германія имѣетъ достаточной длины причальную линію приглубыхъ пристаней для одновременнаго размѣщенія на ней до ста пароходовъ въ 600 футъ длиною каждый. Высадка же арміи въ

[58]) См. главу VI.

75,000 на наше побережье, вѣроятно, займетъ не болѣе десяти часовъ времени. Подобное упражненіе, въ противоположность занятіямъ британской арміи, довольно часто практикуется при маневрахъ германскихъ войскъ. Отсюда мы видимъ, что для производства операціи, подобной „грозѣ при ясномъ небѣ", для германской арміи нѣтъ недостатка, ни въ матеріальныхъ средствахъ, ни въ соотвѣтствующей организаціи, ни въ недостаткѣ практики.

Предположивъ же, что вторгающаяся враждебная армія благополучно высадилась на наше побережье, нѣтъ никакого основанія полагать, что она двинется, какъ было сказано выше, „къ Лондону или къ базамъ нашего флота". Главною цѣлью ея будутъ промышленные центры сѣвера Англіи, ибо появленіе въ нихъ непріятельской арміи приведетъ къ значительно большему разстройству внутренней организаціи страны, нежели какія либо ея операціи на югѣ Великобританіи. Трепещущее сердце Англіи находится въ сѣверной ея части, и на это сердце и будетъ направленъ ударъ врага. Какія же основанія можетъ имѣть нашъ противникъ, избирая цѣлью движенія экспедиціоннаго корпуса наши морскія базы? Развѣ нашъ флотъ будетъ въ состояніи спасти насъ послѣ того, что непріятельская армія будетъ высажена на наши берега, равно какъ и наша армія развѣ окажется способной уберечь насъ отъ гибели, если флотъ нашъ будетъ разбитъ? Конечно, нашъ Флотъ Канала можетъ уничтожить германскій Активный Флотъ, но онъ и послѣ подобнаго успѣха не въ состояніи будетъ возобновить работы хотя бы на одной Ланкаширской бумагопрядильной фабрикѣ послѣ того, что германская армія займетъ Манчестеръ.

Лордъ Overstone въ 1860 году далъ намъ описаніе той картины, которую можно ожидать въ подобныхъ обстоятельствахъ:

„Сложное и деликатное дѣло кредита, господствующее надъ многочисленными коммерческими сношеніями въ странѣ, повсемѣстно пошатнется въ своемъ основаніи при первомъ появленіи вторгнувшагося непріятеля на нашей территоріи, что станетъ неминуемой причиной внезапнаго и ужаснаго паденія нашей родины; разстройство же и бѣдствіе произведенное тою же причиною, среди рабочаго класса, будетъ поистинѣ прямо ужасно. Милліоны нашего рабочаго населенія находятся въ ежедневной зависимости отъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, жизненнымъ принципомъ которыхъ является ненарушенное состояніе общественнаго порядка, довѣрія и кредита“.

Нѣтъ надобности развивать подробнѣе изложенныя соображенія; можно замѣтить лишь, что приведенные факты наступятъ немедленно по высадкѣ непріятельской арміи на наши берега, внѣ зависимости отъ послѣдующихъ ея операцій; серьезное же значеніе подобныхъ послѣдствій не подлежитъ даже возможности преувеличенія его важности для нашей страны.

Если принять въ разсчетъ, что Великобританія съ ея морскими силами, обезпечивающими по своимъ размѣрамъ ея неоспоримое господство на морѣ, какъ теперь, такъ и, по крайней мѣрѣ, на двадцать лѣтъ впередъ, является уязвимой, благодаря этимъ силамъ, лишь при прямомъ и непосредственномъ ударѣ въ ея сердце, сознавая, при этомъ, совершенство германскихъ плановъ для вторженія на наши берега, а, также, принимая во вниманіе, что неудача попытки подобнаго вторженія приведетъ къ потерѣ Германіей лишь части ея военно-

сухопутныхъ силъ, нельзя не признать очевидною необходимость принятія съ нашей стороны всѣхъ нужныхъ и дѣйствительныхъ мѣръ, дабы сдѣлать выполненіе Германіей подобной операціи по отношенію къ намъ совершенно немыслимымъ. Совершенно недостаточно въ этомъ дѣлѣ указывать лишь на дѣйствительную, или предполагавшуюся, попытку Наполеона въ этомъ направленіи, дабы изъ этого вывести заключеніе, что ея выполненіе невозможно, ибо, указавъ подобнымъ же образомъ на экспедицію Asclepiodatus'а, можно доказать и противное. Въ дѣйствительности же, аргументы подобнаго рода, какъ съ одной, такъ и съ другой стороны, не могутъ быть принимаемы въ разсчетъ. Выдѣляется же тотъ фактъ, что Германія вѣритъ въ исполнимость подобнаго плана внезапнаго вторженія, и что эта страна сознаетъ, что еще въ теченіи большого числа лѣтъ она не будетъ въ состояніи вести открытую борьбу съ Англіей, не приводя въ исполненіе внезапнаго къ намъ нашествія. Даже и въ этомъ послѣднемъ случаѣ, держава эта только тогда можетъ разсчитывать на успѣхъ, если ей удастся сохранить всѣ свои приготовленія къ подобной экспедиціи въ такой тайнѣ, что мы окажемся въ полномъ невѣдѣніи ея плановъ до того момента, когда ея транспорты выбросятъ свой вооруженный грузъ на какую либо незащищенную часть нашего побережья; въ этомъ то мы и должны искать нашего спасенія. Нашу освѣдомленность о тайныхъ приготовленіяхъ германской арміи въ германскихъ портахъ Нѣмецкаго моря для этой экспедиціи, равно какъ о ея посадкѣ на суда и даже объ отплытіи транспортовъ, мы не можемъ считать обезпеченной, но, пока британскій флотъ относится къ германскому въ столъ превосходной въ нашу пользу пропорціи, мы можемъ съ успѣхомъ охра-

нять наши интересы заграницей, содержа, въ то же время, въ отечественныхъ водахъ такія морскія силы, которыя поистинѣ отнесутъ серьезное вторженіе на наши берега къ числу такихъ „вѣроятностей, кои мы не имѣемъ нужды принимать въ разсчетъ“. Но одно пребываніе этого флота въ отечественныхъ водахъ, для этой цѣли, будетъ недостаточно. Любыя морскія силы, находящіяся къ западу отъ Дувра, въ случаѣ внезапнаго открытія враждебныхъ дѣйствій, будутъ подвергнуты риску потери не малой доли своей мощи, благодаря минамъ загражденія. атакамъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ, а по приходѣ съ запада въ Нѣмецкое море, и въ бою съ германскимъ боевымъ флотомъ, причемъ мало можетъ быть сомнѣній въ томъ, что при преимуществахъ инціативы дѣйствій, а, потому, и положенія, котораго будетъ держаться германскій флотъ, онъ можетъ оказаться въ состояніи задержать наши морскія силы на время, достаточно долгое для того, чтобы дать возможность экспедиціонному корпусу произвести безъ помѣхи высадку на наши берега. По выполненіи же этой операціи, германскій флотъ смѣло можетъ обратиться вспять и совершенно покинуть наши воды, ибо тогда исходъ войны рѣшится не морскими силами, а на поляхъ Линкольна или Іорка.

Положеніе наше требуетъ присутствія въ Нѣмецкомъ морѣ британскаго флота такой силы, чтобы онъ былъ бы въ состояніи уничтожить тѣ морскія силы, которыя Германія держитъ въ этихъ водахъ. Онъ никогда не долженъ покидать Нѣмецкое море, развѣ для случайнаго крейсерства вокругъ сѣверной оконечности Шотландіи, но никогда не слѣдуетъ ему входить въ Англійскій Каналъ. Онъ также не долженъ входить въ заливы съ узкимъ входомъ, вродѣ портовъ Ширнесса и Cromarty безъ

того, чтобы оставлять снаружи охрану изъ крейсеровъ и миноносцевъ, для защиты себя отъ внезапной и неожиданной минной атаки. Вкратцѣ, этотъ флотъ долженъ содержаться въ состоянiи постоянной готовности къ военнымъ дѣйствiямъ, ибо никакимъ другимъ путемъ мы не будемъ въ состоянiи считать себя въ дѣйствительной безопасности отъ „грозы при ясномъ небѣ". Для того, чтобы удвоить увѣренность въ этой безопасности, слѣдуетъ создать большее число миноносныхъ станцiй на нашемъ восточномъ побережьи. У насъ ихъ тамъ имѣется теперь всего три: въ Дуврѣ, въ Ширнессѣ и въ Гарвичѣ, и ощущается нужда еще въ нѣскольких станцiяхъ и далѣе къ сѣверу. Устье рѣки Humber и заливъ Firth of Forth представляются для сего подходящими мѣстами, и, въ результатѣ недавно произведеннаго Адмиралтействомъ по сему поводу обслѣдованiя нашего побережья Нѣмецкаго моря, какъ эти два указанныя мѣста такъ и нѣкоторыя другiя, вѣроятно, будутъ использованы для этой цѣли. При флотѣ въ шестнадцать линейныхъ кораблей въ Нѣмецкомъ морѣ, не считая соотвѣтствующаго числа обслуживающихъ подобный боевой флотъ броненосныхъ крейсеровъ, крейсеровъ-развѣдчиковъ и эскадренныхъ миноносцевъ, берега Англiи будутъ неприкосновенны. При тѣхъ же морскихъ силахъ въ этихъ водахъ, которыя тамъ находятся въ настоящее время, и которыя уступаютъ германскому Активному Боевому Флоту, какъ въ матерiальной части, такъ и въ дѣеспособности, мы будемъ продолжать подвергать себя опасности тѣмъ, что оставимъ Нѣмецкое море совершенно открытымъ для нашего врага, не имѣя возможности воспрепятствовать ему въ производствѣ внезапныхъ и рѣшительныхъ минныхъ атакъ и въ минированiи входовъ въ тѣ порта,

гдѣ находятся наши морскія силы этого моря. Пренебрегать, а, тѣмъ болѣе смѣяться надъ подобнымъ предположеніемъ чрезвычайно опасно. Генералъ Maurice указываетъ намъ, что подобныя дѣла свершились при сухопутныхъ войнахъ сорокъ одинъ разъ въ теченіи 171 года, и нѣтъ ни малѣйшей причины считать подобный образъ дѣйствій невозможнымъ и на морѣ. Даже болѣе того, ничѣмъ инымъ, какъ, въ нѣкоторомъ родѣ, „грозою при ясномъ небѣ“ Японія положила основаніе ея успѣхамъ въ минувшей войнѣ съ Россіей. Помимо ущерба матеріальнаго характера, моральное вліяніе успѣшной внезапной атаки прямо неисчислимо.

XI.

Англійская морская политика.

Согласно Закона о Флотѣ 1900 года, германскій флотъ къ 1920 году долженъ былъ состоять изъ слѣдующаго числа судовъ:

	Линейные корабли.	Броненос. крейсера.	Крейсера.	Эскадр. миноносцы.
Двѣ двойныя эскадры въ отечественныхъ водахъ	34	8	28	80
Въ резервѣ въ портахъ .	4	3	—	16
Для заграничной службы	—	3	10	—
Итого . . .	38	14	38	96

По установленному въ то время предѣльному возрасту для судовъ, ни одинъ изъ этихъ линейныхъ кораблей не долженъ былъ быть старше двадцати пяти лѣтъ, крейсера должны были быть не старше двадцати лѣтъ и эскадренные миноносцы—не старше двѣнадцати лѣтъ.

Приведенныя цифры отнюдь не представляютъ собою того состава, который былъ желателенъ морскимъ властямъ того времени. Когда законопроектъ этотъ былъ внесенъ въ Рейхстагъ, необходимость въ могущественномъ флотѣ въ отечественныхъ водахъ полностью и почти единогласно признавалась всѣми, но Адмиралу фонъ Тирпицу не удалось убѣдить членовъ Рейхстага и въ необходимости для страны и въ значительныхъ морскихъ силахъ и на заграничныхъ станціяхъ, результатомъ чего явилось то, что въ испрашиваемыхъ кредитахъ на постройку шести броненосныхъ и семи легкихъ крейсеровъ для заграничнаго плаванія, было отказано. Тѣмъ не менѣе, черезъ шести-лѣтній промежутокъ времени, хотя противодѣйствіе усиленію заграничныхъ эскадръ осталось столь же сильное, какъ и прежде, чувства народа были столь благопріятно настроены къ дальнѣйшему усиленію отечественныхъ морскихъ силъ, что въ 1906 году Германіи удалось провести новый Законъ о Флотѣ, которымъ не только значительно были увеличены размѣры кораблей, предстоявшихъ къ закладкѣ въ ближайшіе года, но и постройка тѣхъ шести броненосныхъ крейсеровъ, которая была отвергнута при разсмотрѣніи въ Рейхстагѣ законопроекта 1900 года, на этотъ разъ удостоилась утвержденія, равно какъ и была вновь утверждена постройка семи дивизій эскадренныхъ миноносцевъ (всего 42 миноносца) вмѣсто семи легкихъ крейсеровъ, числившихся утвержденными по закону 1900 года. Эти броненосные крейсера подлежали къ постройкѣ въ періодъ времени съ 1906-го по 1911-й годъ, а миноносцы должны были закладываться ежегодно по одной дивизіи съ 1906-го по 1912-й годъ включительно. Окончательно, общее число эскадренныхъ миноносцевъ должно быть до-

ведено до 144, въ какомъ оно и должно поддерживаться, строя ежегодно по двѣнадцати миноносцевъ для замѣны устарѣвшихъ и потому исключаемыхъ изъ списковъ.

Изъ всего этого слѣдуетъ, что общая сила германскаго флота въ 1920 году будетъ состоять изъ:

38 линейныхъ кораблей,
20 броненосныхъ крейсеровъ,
38 легкихъ крейсеровъ, и
144 эскадренныхъ миноносцевъ.

Дальнѣйшимъ значительнымъ усиленіемъ дѣеспособности германскаго боевого флота будетъ результатъ прошедшаго успѣшно черезъ Рейхстагъ послѣдняго Закона о Флотѣ 1907 года. Главнымъ предметомъ этого закона является постройка флотиліи подводныхъ лодокъ и сокращеніе предѣльнаго возраста линейныхъ кораблей до двадцати лѣтъ. Никакого усиленія численной силы боевого флота этимъ закономъ не предусмотрѣно, но вліяніе этого закона дастъ Германіи къ 1920 году значительно сильнѣйшій флотъ, чѣмъ то было бы по прежнимъ программамъ. Къ этому году боевой флотъ этой страны будетъ состоять вмѣсто восемнадцати судовъ построенныхъ по образцу броненосца „Dreadnought" и двадцати броненосцевъ прежнихъ чертежей, изъ двадцати трехъ судовъ перваго рода и лишь пятнадцати—второго. Изъ существующихъ линейныхъ кораблей въ спискахъ германскаго флота къ 1920 году останутся еще слѣдующія суда:

5 броненосцевъ типа „Wittelsbach" (Спуска 1900—1902 г.)
5 броненосцевъ типа „Braunschweig" (Спуска 1902—1904 г.)
5 броненосцевъ типа „Deutschland" (Спуска 1904—1906 г.)

кромѣ двадцати трехъ линейныхъ кораблей, которые должны быть построены и окончательно вооружены за время отъ настоящаго года до конца 1920 года по закону 1900 года съ его измѣне-

ніемъ, происшедшимъ въ минувшемъ 1907 году. Такъ какъ послѣдній изъ кораблей, предусмотрѣнныхъ приведенными законами, долженъ быть заложенъ въ 1917 году, а четыре броненосца по образцу „Dreadnought'а“ уже находятся въ постройкѣ, то (выходитъ, что въ ближайшіе будущіе десять лѣтъ 1908—1917), въ среднемъ, Германія будетъ закладывать по два новыхъ броненосца ежегодно, кромѣ одного года когда будетъ заложенъ всего одинъ [59]). Только одинъ германскій броненосный крейсеръ достигнетъ предѣльнаго возраста въ 1917 году, а такъ какъ теперь имѣется десять готовыхъ и строющихся этого рода судовъ въ германскимъ флотѣ (первыхъ восемь и вторыхъ два), то для того, чтобы къ 1920 году достигнуть желаемаго имъ общаго числа, Германія, за періодъ времени съ 1908 по 1917 годъ должна закладывать ежегодно, въ среднемъ, по одному броненосному крейсеру, кромѣ 1917 года, когда ихъ должно быть заложено два.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что англійскіе броненосцы типа „Majestic“, закладки 1894—1895 годовъ, вмѣстѣ со всѣми, построенными съ этого времени по 1900 годъ, представляютъ собою, каждый въ отдѣльности, несравненно болѣе высо-

---

[59]) По утвержденной Райхстагомъ разверсткѣ кредитовъ на судостроеніе, согласно вступленія въ силу Закона о Флотѣ 1907 года, эта постройка будетъ вестись нѣсколько скорѣе. По этой разверсткѣ выходитъ, что за періодъ времени съ 1908 года по 1910-й включительно, въ Германіи будетъ заклацываться не по два, а по три линейныхъ корабля ежегодно; въ 1912-мъ году два броненосца, а затѣмъ по 1917-й годъ включительно—по одному. При этомъ, при обсужденіи этого, теперь утвержденнаго, законопроэкта Адмиралъ фонъ Тирпицъ далъ понять, что началомъ постройки одного новаго броненосца въ годъ, начиная съ 1912 года, Германія врядъ ли можетъ удовлетвориться, почему въ этомъ году можно ожидать внесенія требованій о новыхъ ассигнованіяхъ, но, уже вѣроятно, ради численнаго усиленія законнаго состава боевого флота.

Примѣчаніе переводчика.

кія боевыя единицы, нежели германскіе броненосцы типа „Wittelsbach“, заложенные въ періодъ времени съ 1900-го по 1902-й годъ. Есть даже авторитеты, которые считаютъ имъ равноцѣнными наши броненосцы „Nile“ и „Trafalgar“ закладки 1887 г. и восемь броненосцевъ типа „Royal overeign“ которые были заложены въ 1890—1892 годахъ. Г-нъ Fred T. Jane въ своемъ изданіи „Fighting Ships“ за 1907 годъ, и Британская Морская Лига оцѣниваютъ эти суда нижеприводимыми баллами, которые предполагаются пропорціональными боевой цѣнности этихъ караблей.

Названія типовъ:	„Trafalgar“.	„Royal Sovereign“.	„Majestic“.	„Canopus“.	„London“.	„Wittelsbach“.
Года закладки. .	1887	1890	1894	1897	1898	1900
„Fighting Ships“	40	40	50	50	60	40
Брит. Морская Лига	—	5	7	7	10	7

Руководствуясь этими цифрами, становится ясно, что было бы безразсудно, ради того, что Германія установила для своихъ линейныхъ кораблей предѣльный возрастъ въ двадцать лѣтъ, требовать, чтобы и Англія послѣдовала бы ея примѣру. Никто, конечно, не можетъ предугадать, насколько прогрессъ кораблестроительной техники подвинется впередъ за ближній періодъ до 1920 года, но если это развитіе техники дозволитъ германскимъ броненосцамъ типа „Wittelsbach“ оставаться къ этому году въ строю, то, очевидно, было бы преждевременнымъ исключать изъ списковъ судовъ британскаго флота и тѣ, хотя и старѣйшіе годами, но равноцѣнные или даже выше стоящіе по боевымъ качествамъ англійскіе боевые линейные корабли.

Г-нъ Jane вѣроятно ошибся, давая одинаковую боевую оцѣнку германскимъ броненосцамъ типа „Wittelsbach“ съ нашими броненосцами типа „Royal Sovereign“ и „Trafalgar“, ибо превышающей силы скорострѣльная артиллерія и большій ходъ перваго дали бы ему значительныя преимущества въ бою съ однимъ изъ названныхъ англійскихъ броненосцевъ. Также и Британская Морская Лига нѣсколько заблуждается, давая броненосцамъ типа „Majestic“, по сравненію съ германскими кораблями, черезчуръ низкую оцѣнку; сравненіе судовъ было бы точнѣе, если бы германскіе линейные корабли типа „Wittelsbach“ были бы оцѣнены Лигой шестью баллами.

На основаніи всего сказаннаго, пытаясь предвидѣть то положеніе, въ которомъ нашъ боевой флотъ будетъ къ 1920 году, исключивъ всѣ наши броненосцы, построенные до линейныхъ кораблей типа „Majestic“, можно свести въ таблицу всѣ наши остальные готовые броненосцы, строющіеся, заложенные и предполагаемые постройкой въ ближайшіе года, дабы составить себѣ представленіе о силѣ нашего боевого флота къ тому году, когда настоящая германская программа судостроенія будетъ окончательно завершена.

Типы броненосцевъ.	Число судовъ.	Оцѣнка баллами по Jane'у. Каждаго.	Всѣхъ.
„Majestic“	9	50	450
„Canopus“	6	50	300
„Formidable“ . . .	8	60	480
„Duncan“	5	60	300
„Triumph“	2	60	120
„King Edward“ . .	8	80	640
„Lord Nelson“ . .	2	100	200
„Dreadnought“ . .	8	100	800.
Итого . . .	48	—	3.290.

Давая германскимъ новымъ линейнымъ кораблямъ оцѣнку въ 110 балловъ въ среднемъ, ради тѣхъ усовершенствованій ихъ чертежа, которыя могутъ имѣть мѣсто за ближайшій періодъ до 1917 года, получимъ нижеслѣдующую силу германскаго боевого флота къ 1920 году, когда программа судостроенія по существующимъ законамъ о флотѣ будетъ окончательно выполнена:

Типы броненосцевъ.	Число судовъ.	Оцѣнка баллами по Jane'y. Каждаго.	Всѣхъ.
„Wittelsbach“ . . .	5	40	200
„Braunschweig“ . .	5	60	300
„Deutschland“ . . .	5	60	300
Новыхъ типовъ . .	23	110	2.530.
Итого . . .	38	—	3.330.

Цифры эти указываютъ, что даже если англійское новое судостроеніе совершенно пріостановится на промежутокъ времени въ тринадцать лѣтъ, къ концу этого періода силы боевыхъ флотовъ въ линейныхъ корабляхъ Англіи и Германіи почти сравняются. Но равенство это чувствительно нарушается, какъ только ввести въ сравненіе броненосные крейсера. Этого рода у насъ имѣется шесть крейсеровъ типа „Cressy“, которые были заложены въ послѣдніе годы минувшаго столѣтія, а потому они попадаютъ въ категорію судовъ, подлежащихъ къ 1920 году исключенію изъ списковъ по германанской системѣ. Но броненосные крейсера типа „Cressy“ признаются равноцѣнными германскимъ линейнымъ кораблямъ типа „Wittelsbach“, почему, руководствуясь тѣми же аргументами, которые приводились при подобнаго же рода разсужденіяхъ о броненосцахъ, слѣдуетъ признать, что и эти суда могутъ быть исключены изъ разсчета только одно-

временно. Поэтому наши броненосные крейсера типа „Cressy" смѣло могутъ оставаться на службѣ, пока германскій флотъ считаетъ въ своихъ рядахъ броненосцы постройки 1900—1902 годовъ.

Предполагая также, что наше новое судостроеніе прекращается по выполненіи настоящей нашей програмы, наша сила въ броненосныхъ крейсерахъ къ году окончанія настоящей германской кораблестроительной программы выразится слѣдующимъ образомъ:

Типы бронен. крейсеровъ	Число судовъ.	Оцѣнка баллами по Jane'у Каждаго.	Всѣхъ.
„Cressy"	6	40	240
„Drake"	4	40	160
„Kent"	10	25	250
„Devonshire"	6	35	210
„Black Prince"	2	60	120
„Warrior"	4	60	240
„Defence"	3	60	180
„Invincible"	4	80	320
Итого:	39	—	1720

Принимая цѣнность новыхъ германскихъ броненосныхъ крейсеровъ, въ среднемъ, на 10% выше нашихъ послѣднихъ судовъ этого рода, общую силу германскихъ броненосныхъ крейсеровъ къ 1920 году получаемъ въ слѣдующемъ видѣ:

Типы бронен. крейсеровъ	Число судовъ.	Оцѣнка баллами по Jane'у Каждаго.	Всѣхъ.
„Prinz Adalbert"	2	25	50
„Roon"	2	25	50
„Fürst Bismarck"	1	40	40
„Scharnhorst"	2	50	100
„E"	1	80	80
„F"	1	80	80
Новыхъ типовъ (1908—17)	11	88	968
Итого:	20	—	1368

Общая же сила обоихъ флотовъ въ броненосныхъ судахъ представится къ 1920 году въ слѣдующемъ видѣ:

	Великобританія. Число.	Оцѣнка.	Германія. Число.	Оцѣнка.
Линейные корабли	48	3290	38	3330
Бронен. крейсера	39	1720	20	1368
Всего:	87	5010	58	4698

Британскій флотъ все же останется примѣрно на 50% сильнѣе германскаго числомъ судовъ и приблизительно на 7% въ общей суммѣ ихъ боевой оцѣнки.

Приведенные разсчеты, безъ сомнѣнія, будутъ признаны у насъ „невыгодными". До нѣкоторой степени, конечно, слѣдуетъ считать абсурдомъ приведенное въ нихъ условіе, чтобы, въ дѣйствительности, Великобританія на тринадцать лѣтъ могла бы совершенно пріостановить постройку броненосныхъ судовъ для своето флота, но, зато, такое сравненіе наиболѣе яснымъ образомъ показываетъ, насколько „германская угроза" преувеличивается нѣкоторыми кругами общества. Это преувеличеніе проводилось настолько настойчиво, что смѣло можно утверждать самымъ положительнымъ образомъ, что значительное большинство нашего народа твердо убѣждено въ томъ, что германскій флотъ не только занимаетъ теперь второе мѣсто среди флотовъ міра, но и быстро усиливается до такой степени, что грозитъ превзойти своею силою, въ самомъ недалекомъ будущемъ, даже и наши морскія силы. На самомъ же дѣлѣ, пока еще, кромѣ нашего флота, и флоты Соединенныхъ Штатовъ и Франціи обладаютъ численнымъ превосходствомъ передъ флотомъ Германіи, хотя, при принятіи во вниманіе дѣеспособности морскихъ силъ, несмотря на численное превосходство, французскій флотъ уже теперь долженъ уступить германскому свое мѣсто въ ряду морскихъ державъ міра.

Господство Великобританіи на моряхъ, конечно, должно быть удержано и охранено, по возможности, столь рѣшительнымъ образомъ, чтобы всякое на него покушеніе любой державой сочтено бы было безрасуднымъ. Само собою разумѣется, что наши

морскія силы никогда не должны находиться въ положеніи, представленномъ только что приведенными таблицами, ибо превосходство боевой силы нашего флота надъ морскими силами какой нибудь другой державы, если оно выразится избыткомъ лишь въ 7%, неминуемо приведетъ насъ къ войнѣ и весьма вѣроятному пораженію. Отсюда сейчасъ же возникаетъ старый, столько разъ обсуждавшійся вопросъ: какой же системы слѣдуетъ намъ придерживаться въ опредѣленіи размѣра потребныхъ для насъ морскихъ силъ, чтобы наше господство на морѣ, съ разумной точки зрѣнія, могло бы считаться не допускающимъ никакого въ немъ соревнованія?

За исключеніемъ партіи „интернаціоналистовъ“ или соціалистовъ, какъ наименѣе озабоченныхъ сохраненіемъ за нашей страной господства на морѣ, всѣ національныя школы политическихъ убѣжденій въ Великобританіи, въ продолженіи многихъ лѣтъ придерживались системы содержанія нашего флота въ размѣрѣ превышающемъ морскія силы двухъ любыхъ державъ вмѣстѣ взятыхъ (Two-Power-Standard). Какимъ образоръ эта система получила такое широкое распространеніе, хорошо всѣмъ извѣстно, но теперь уже нѣтъ никакихъ логическихъ основаній продолжать ея придерживаться. Эти основанія были совершенно понятны двадцать лѣтъ тому назадъ, въ цвѣтущія времена Двойственнаго Союза, когда слухи о возможности войны Англіи съ Франціей и Россіей совмѣстно были столь же часты, какъ и пустыя нападки на Палату Лордовъ, повторяющіяся въ настоящее время. Флоты Франціи и Россіи были въ то время наиболѣе значительными въ свѣтѣ послѣ нашего флота, при настоящихъ же условіяхъ, для борьбы съ совмѣстными морскими силами обѣихъ этихъ державъ Велико-

Англійскій броненосный крейсеръ „Shannon“

Водоизмѣщеніе 14.600 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: четыре 9''.2 и десять 7''.5.
Ему однотипны броненосные крейсера „Minotaur“ и „Defence“

британія могла бы удѣлить, вѣроятно, не болѣе половины своего флота съ полнымъ разсчетомъ на успѣхъ. Теперь самыми значительными флотами послѣ нашего являются флоты Соединенныхъ Штатовъ и Франціи; но коалиція этихъ двухъ державъ противъ насъ представляетъ собою одну изъ наименѣе вѣроятныхъ случайностей международной политики, и, къ тому же, французскій флотъ, въ настоящее время, въ качествѣ боевой силы можетъ быть совершенно пренебрегаемъ по причинѣ недѣеспособности и отсутствія дисциплины его личнаго состава. Притомъ, не давая даже чрезмѣрной воли чувствамъ, можно замѣтить, что война между Соединенными Штатами и Великобританіей относится къ числу химеръ, которымъ никогда не суждено осуществиться. Русскій же флотъ, по крайней мѣрѣ, еще на два десятилѣтія не будетъ имѣть никакого дѣйствительнаго вліянія на политику.

Комбинація державъ, которая могла бы причинить намъ наибольшее смущеніе, принадлежитъ къ числу такихъ, которыя еще никогда не обсуждались, хотя ея вѣроятіе стало теперь не меньшимъ, нежели и всякой другой, изъ могущихъ быть указанными. Между Великобританіей и Японіей заключенъ союзъ, срокъ которому истекаетъ въ 1912 г. По отношенію къ этому союзу, по крайней мѣрѣ, съ нашей стороны, вопреки отрывочнымъ замѣткамъ прессы, положительно нѣтъ никакихъ симпатій со стороны общественнаго мнѣнія; въ Японіи же не него смотрятъ не иначе, какъ просто на счастливую случайность, которая, вѣроятно, спасла ее отъ весьма незавиднаго положенія четыре года тому назадъ. Японскій флотъ насчитываетъ въ своемъ составѣ до тридцати пяти броненосныхъ судовъ, представляющихъ собою хорошія боевыя

суда, что въ особенности касается судовъ, не захваченныхъ японцами у русскихъ въ минувшую войну; всѣ эти корабли имѣютъ превосходный личный составъ. У насъ же на Дальнемъ Востокѣ имѣется всего лишь четыре броненосныхъ судна, расправиться съ которыми не представляетъ никакого труда. Разстояніе отъ Портсмута до Желтаго моря равно 12.000 милямъ, и чтобы встрѣтиться съ японцами съ превосходными на нашей сторонѣ силами, намъ прійдется послать туда до пятидесяти броненосныхъ судовъ. Если подобная необходимость представится намъ завтра или въ теченіи ближайшихъ пяти лѣтъ, то мѣстное господство въ британскихъ водахъ окажется въ абсолютной власти Германіи, тѣмъ болѣе, что, для операцій въ отдаленныхъ водахъ, мы будемъ принуждены послать туда наши лучшія суда. Мириться съ подобною вѣроятностью врядъ ли можетъ быть намъ пріятно. Такая комбинація представляетъ для Англіи несравнимо болѣе серьезную опасность, нежели Франко-Германскій или Русско-Германскій союзы. Флоты союзныхъ державъ подобной коалиціи не будутъ имѣть поводовъ ко внутреннимъ раздорамъ, которые всегда ослабляли силу союзныхъ флотовъ, ибо дѣйствовать они будутъ въ водахъ, раздѣленныхъ разстояніемъ въ 12.000 миль, и, даже, если англійскіе государственные люди узнаютъ въ началѣ конфликта, или нѣсколько времени до него, о подобномъ соглашеніи между упомянутыми восточною и западною державами, Японія все же будетъ въ состояніи нанести намъ непоправимый вредъ на Востокѣ, раньше, нежели британскій флотъ, собранный въ достаточномъ числѣ для борьбы съ германскимъ флотомъ, будетъ въ состояніи отдѣлить необходимыя силы въ Китайское море.

Примѣненіе системы содержанія нашего флота

въ размѣрахъ, превышающихъ морскія силы этихъ двухъ возможныхъ нашихъ противниковъ (Two-Power-Standard), было бы весьма резонно. Выполненіе же этой системы будетъ достигнуто, если мы будемъ строить вдвое больше броненосныхъ судовъ, нежели сильнѣйшій изъ двухъ нашихъ возможныхъ враговъ, что въ нашемъ прошломъ подтверждалось мнѣніями по этому вопросу многихъ авторитетовъ. Во времена, когда Франція считалась для насъ сильнѣйшимъ соперникомъ на морѣ, Лордъ Charles Beresford выражалъ свое мнѣніе, что мы должны имѣть вдвое большее число линейныхъ кораблей, нежели числится ихъ во флотѣ этой страны. Лордъ Goshen заявилъ въ 1899 году, что Великобританія „будетъ, если то окажется нужнымъ, закладывать по два, или даже по три, корабля противъ каждаго, начинающагося постройкой въ Германіи"; во всякомъ случаѣ, тотъ же принципъ былъ проводимъ и Richard'омъ Cobden'омъ, сдѣлавшимъ въ 1861 году, когда, кромѣ насъ, одна лишь Франція имѣла значительныя морскія силы, нижеслѣдующее заявленіе:

„Я скорѣе буду вотировать за расходъ до ста милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, нежели позволю себѣ допустить мысль, что французскій флотъ можетъ быть усиленъ до уровня нашихъ морскихъ силъ, ибо считаю долгомъ заявить, что подобный образъ дѣйствій этой страны, если на то нѣтъ явнаго законнаго повода, имѣетъ своею цѣлью весьма мрачную перспективу для нашей страны".

Принятіе принципа „вдвое сильнѣе германскаго флота" въ основаніе организаціи нашихъ морскихъ силъ, конечно не встрѣтитъ всеобщаго сочувствія въ нашей странѣ, но зато заслужитъ одобреніе всѣхъ разумныхъ людей, сознающихъ, съ одной стороны, что усиленное скопидомство, ни въ какомъ

случаѣ, не можетъ быть факторомъ національной мощи, и, съ другой, — довольствующихся требованіями содержанія вооруженныхъ силъ страны на основахъ возможныхъ вѣроятностей, нежели сомнительныхъ возможностей.

Слѣдуя же изложенному принципу, надо принять во вниманіе слѣдующія соображенія. Мы знаемъ, что, согласно существующихъ положеній, германскій флотъ, при закладкѣ послѣдняго судна существующей программы въ 1917 году, къ 1920 году будетъ состоять изъ тридцати восьми линейныхъ кораблей и двадцати броненосныхъ крейсеровъ, изъ которыхъ не будетъ ни одного старше двадцати лѣтъ со времени начала его постройки. Поэтому, для выполненія поставленной нами задачи, нужно, чтобы къ этому году британскій флотъ состоялъ изъ 116 броненосныхъ судовъ, причемъ не представляется особой надобности въ точномъ подраздѣленіи этихъ судовъ въ отдѣльности на линейные корабли и броненосные крейсера, ибо всѣ будущіе корабли этого послѣдняго рода будутъ въ состояніи находиться въ боевой линіи противъ всѣхъ линейныхъ кораблей эры, предшествовавшей постройкѣ броненосцевъ типа „Dreadnought“. Только что было указано, что къ 1920 году сорокъ восемь изъ существующихъ въ настоящее время нашихъ линейныхъ кораблей и всѣ наши тридцать девять броненосныхъ крейсеровъ могутъ считаться вполнѣ дѣеспособными, почему общее число броненосныхъ судовъ, которое должно быть у насъ заложено въ періодъ времени съ 1909-го по 1917-й, или, вѣрнѣе, по 1918-й годъ (ибо въ будущемъ наши броненосные суда должны вполнѣ заканчиваться постройкой въ двухлѣтній срокъ), равняется 116—(48+39), т. е. двадцати девяти судамъ, или, въ среднемъ, около трехъ ежегодно.

Если послѣдовать въ точности этому предложенію, то мы, все же, къ 1920 году окажемся не въ томъ удовлетворительномъ положеніи, которое указываютъ одни голыя цифры, ибо у насъ будетъ, все же, ощущаться недостатокъ въ желаемой пропорціи судовъ новаго чертежа, Теперь принято считать типъ броненосца „Dreadnought" исходнымъ, для принятія его за основной образецъ современныхъ броненосныхъ кораблей. Въ нижеприведенной таблицѣ линейные корабли „Lord Nelson" и „Agamemnon" включены въ число судовъ эры типа „Dreadnought", ибо они, по своей боевой силѣ, почти ему равны. Составъ флотовъ обѣихъ разсматриваемыхъ державъ, при соблюденіи предлагаемой системы нашего новаго судостроенія, къ 1920 году выразится нижеслѣдующими цифрами, причемъ предположено сохранить ту пропорціональность въ раздѣленіи подлежащихъ постройкѣ въ предстоящій періодъ времени двадцати девяти броненосныхъ судовъ для британскаго флота на линейные корабли и броненосные крейсера, которая, къ концу принятаго періода обезпечивала бы нашему флоту преимущество надъ германскимъ въ одинаковой степени по каждому изъ этихъ двухъ родовъ броненосныхъ кораблей.

Линейные корабли.

	Англія.	Германія.
Эры до постройки „Dreadnought"'а	38	15
Типа по „Dreadnought"'у	38	23
Итого	76	38

Броненосные крейсера.

Эры до постройки „Dreadnought"'а	35	8

		Англія.	Германія.
Типа по „Dreadnought“'у	.	5	12
Итого	. . .	40	20
Всего	. . .	116	58

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что преимущество нашихъ морскихъ силъ при предложенной системѣ къ указанному году будетъ основано, почти исключительно, на корабляхъ, считаемыхъ подъ рубрикой судовъ „эры до постройки „Dreadnought“'a, ибо при 73 судахъ нашего флота, построенныхъ до 1905 года, противъ таковыхъ 23 германскихъ, у насъ будетъ всего лишь 43 корабля новѣйшей системы, тогда какъ у Германіи къ этому же времени ихъ будетъ 35. Прибавляя же къ тому, что десять нашихъ броненосныхъ крейсеровъ типа „Kent“ вооружены всего лишь 6″ орудіями и имѣютъ броневой поясъ только по ватерлиніи и притомъ толщиною всего только въ 4″, необходимость болѣе усиленной постройки, нежели приведенная съ цѣлью имѣть вдвое большій германскаго судовой составъ исключительно въ численномъ отношеніи, становится еще болѣе очевидной. Еще другой фактъ имѣетъ для насъ весьма важное значеніе при рѣшеніи разсматриваемаго вопроса и состоитъ онъ въ томъ, что, когда Германія исключитъ изъ списковъ своего флота пять броненосцевъ типа „Wittelsbach“, то для насъ будетъ своевременнымъ сдѣлать то же самое и съ нашими девятью линейными кораблями типа „Majestic“ и шестью типа „Canopus“, что случится, вѣроятно, вскорѣ послѣ 1920 г., и приведетъ къ тому, что, если по этотъ годъ мы будемъ въ размѣрѣ новыхъ построекъ судовъ придерживаться цѣли имѣть къ этому году флотъ вдвое сильнѣйшій германскаго только по числу броненос-

ныхъ судовъ, то, для сохраненія этого отношенія и впредь, намъ прійдется съ 1920 года, на основаніи изложенныхъ соображеній, въ теченіи нѣкотораго періода времени, строить не менѣе какъ по три броненосныхъ судна противъ каждаго одного германскаго.

Ради того, чтобы избѣжать необходимости подобнаго внезапнаго напряженія народныхъ средствъ въ указанные года, что, во всѣхъ отношеніяхъ менѣе выгодно установленной въ Германіи въ 1900 г. системы правильнаго и равномѣрнаго судостроенія на много лѣтъ впередъ, было бы много разумнѣе съ нашей стороны, за періодъ времени съ 1908-го года по 1918-й включительно, закладывать ежегодно вмѣсто трехъ—по четыре броненосныхъ корабля, что дастъ намъ къ 1920 году вмѣсто 29-ти,—44 судна этого рода, которые должны съ ихъ закладки быть выстроены вновь. Такое предложеніе нельзя назвать чрезмѣрнымъ, а оно дастъ намъ необходимую намъ морскую мощь съ запасомъ для спокойной встрѣчи любой международной комбинаціи и обезпечиваетъ намъ наиболѣе экономичную изъ достижимыхъ системъ постройки нашихъ новыхъ кораблей. Гораздо болѣе неудобно и болѣе расходно будетъ требовать утвержденія „панической“ программы судостроенія, скажемъ въ 1914 году, по которой прійдется сразу заложить въ одинъ годъ восемь или девять линейныхъ кораблей, нежели достигнуть того же окончательнаго числа броненосныхъ судовъ нашего флота путемъ заблаговременнаго и совершенно равномѣрнаго распредѣленія постройки ихъ въ теченіи нѣкотораго періода времени.

Можетъ быть, наилучшей рекомендаціей предлагаемой системы нашего новаго судостроенія будутъ оффиціальныя предположенія нашего Адмиралтейства, изложенныя въ „Деклараціи Политики

Адмиралтейства" („Statement of Admiralty Policy"), изданной въ ноябрѣ 1905 года, и общее направленіе которой вполнѣ тождественно съ только что высказанными взглядами относительно нашего новаго судостроенія. Въ этомъ документѣ имѣются параграфы слѣдующаго содержанія:

„Стратегическія требованія настоящаго времени вызываютъ необходимость въ ежегодной закладкѣ по четыре крупныхъ корабля, причемъ, если только не возникнутъ какія либо непредвидѣнныя случайности, это число не будетъ превышено . . . . . . Совѣтъ Адмиралтейства пришелъ къ заключенію, что наиболѣе правильная система состоитъ въ выработкѣ програмы новаго судостроенія только на одинъ годъ впередъ, и, предусматривая, что приступъ къ постройкѣ четырехъ большихъ судовъ ежегодно вполнѣ соотвѣтствуетъ нашимъ настоящимъ требованіямъ, Совѣтъ считаетъ, что не имѣется никакихъ затрудненій въ увеличеніи числа ежегодно закладываемыхъ судовъ до любого размѣра, какой только можетъ оказаться необходимымъ въ зависимости отъ роста морскихъ силъ иностранныхъ державъ".

Слѣдуетъ замѣтить, что оба эти параграфа являются взаимно противорѣчащими другъ другу, ибо первый изъ нихъ вполнѣ устанавливаетъ необходимость въ „ежегодномъ приступѣ къ постройкѣ по четыре большихъ судна" на неопредѣленное число лѣтъ впередъ — во второмъ же заявляется, что было бы неразумно предусматривать програму судостроенія далѣе, чѣмъ лишь на годъ впередъ. Поэтому, можетъ быть, и не покажется страннымъ, что Адмиралтейство наше не признало возможнымъ придержаться начертанной въ изложенныхъ параграфахъ програмы, хотя бы въ теченіи одного года сверхъ того, когда приведенныя строки были

написаны. Въ теченіи финансоваго 1905 — 6 года мы дѣйствительно начали постройку „четырехъ большихъ кораблей“ (линейный корабль „Dreadnought“ и броненосные крейсера „Invincible“, „Inflexible“ и „Indomitable“); но уже въ слѣдующемъ году по выходѣ упомянутаго меморандума, хотя и были предусмотрѣны къ постройкѣ тоже четыре крупныхъ судна, но заложены были только три (линейные корабли „Bellerophon“, „Téméraire“ и „Superb“); то же ихъ число было начато постройкой и въ слѣдующемъ 1907 — 8 отчетномъ году (линейные корабли „St. Vincent“, „Colingwood“ и „Vanguard“). Въ 1908—9 же году предполагается начать постройку только двухъ большихъ кораблей. Притомъ, никакихъ логическихъ основаній къ подобному сокращенію нашего кораблестроенія приведено не было. Британскія морскія власти должны были быть освѣдомлены о состояніи русскаго флота до русско-японской войны, почему существованіе или уничтоженіе этого флота не могло оказать значительнаго вліянія на наши судостроительныя программы, во всякомъ же случаѣ, это вліяніе не могло выразиться сокращеніемъ судостроенія за послѣдніе два года чуть не на 25°/$_0$. Возможно, что союзъ съ Японіей, отчасти, имѣлъ вліяніе въ этомъ дѣлѣ, но, въ такомъ случаѣ, слѣдовало бы тоже принять во вниманіе, что это соглашеніе такого рода, что за прочность его нельзя поручиться. Ни Франція, ни Испанія не уменьшали ихъ бюджетовъ на судостроеніе во время Наполеоновскихъ войнъ, а въ семнадцатомъ столѣтіи, во время нашей борьбы съ Голландіей, образованіе въ эту эпоху многочисленныхъ союзовъ оказывало, какъ разъ, обратное вліяніе на судостроительныя программы связавшихъ себя союзами державъ. Единственнымъ оправданіемъ сокращенія нашего новаго судостроенія можетъ быть

выставленъ тотъ фактъ, что появленіе нашего броненосца „Dreadnought“ на нѣкоторое время „парализовало“ германское судостроеніе. Все это совершенно вѣрно, но Германія задалась цѣлью довести свой флотъ до опредѣленнаго состава лишь къ 1920 году, а, потому, допуская даже то, что появленіе такой боевой единицы, которая произвела столь крупный переворотъ въ проэктированіи современныхъ линейныхъ кораблей, задержало германское судостроеніе на цѣлыхъ восемнадцать мѣсяцевъ, не подлежитъ никакому сомнѣнію, что, все же, эта страна къ назначенному сроку выполнитъ свои первоначальныя намѣренія. При подобномъ положеніи вещей, было бы весьма безосновательно руководствоваться тѣмъ, что Германія вмѣсто приступа къ постройкѣ двухъ кораблей ежегодно въ теченіи двухъ лѣтъ, является вынужденной заложить въ третьемъ сразу четыре, и на этомъ основаніи добровольно подвергать и себя всѣмъ неудобствамъ подобной невыгодной системы судостроенія. Было бы гораздо разумнѣе предусмотрѣть наше кораблестроеніе, по крайней мѣрѣ до 1910 г., нежели ограничиваться узкимъ кругозоромъ, закрывающимъ у насъ передъ носомъ виды на будущее; но еще разумнѣе было бы предусматривать нашу политику судостроенія столь же далеко впередъ, какъ и наши соперники. Твердо установленная программа приступа къ постройкѣ по четыре большихъ броненосныхъ корабля ежегодно, дастъ намъ къ 1920 году полезный запасъ новыхъ судовъ, сверхъ необходимаго ихъ числа, установленнаго на основаніи изложенныхъ выше принциповъ, и позволитъ намъ встрѣтить безъ какой либо паники или горячности любую германскую программу дальнѣйшаго усиленія флота этой страны, которая ею можетъ быть принята въ ближайшіе годы. Пред-

лагаемая система результатомъ своимъ дастъ нижеслѣдующую сравнительную цифровую оцѣнку боевыхъ флотовъ обѣихъ странъ къ 1920 году, при условіи неизмѣнности существующихъ германскихъ положеній, касающихся новаго судостроенія этой державы:

	Англія.	Германія.
Броненосные корабли эры до постройки „Dreadnought"'а	73	23
Броненосные корабли по типу „Dreadnought"'а	56	35
Итого	129	58

Крейсера. Въ предыдущей главѣ было выяснено, что, въ случаѣ войны между Англіей и Германіей, вопросъ защиты морской торговли возникнетъ лишь въ весьма ограниченныхъ предѣлахъ. Наиболѣе дѣйствительнымъ способомъ для защиты британской морской торговли и, въ то же время, для нападенія на германскую, — является закрытіе нашимъ флотомъ входовъ въ Нѣмецкое море, операція при существующихъ условіяхъ невыполнимая безъ участія въ ней эскадръ броненосныхъ судовъ. Но, съ другой стороны, было бы неразумно возлагать на эти эскадры двѣ задачи: вызовъ на бой главныхъ силъ непріятельскаго боевого флота, и постоянное наблюденіе за коммерческими судами, своими и непріятельскими, тѣмъ болѣе, что сосредоточеніе главныхъ британскихъ морскихъ силъ въ столь жизненныхъ пунктахъ, окажетъ такое удручающее вліяніе на морскую торговлю непріятеля, что для дѣйствительнаго нападенія на нее потребуетъ наличія при этихъ эскадрахъ весьма ограниченнаго числа бронепалубныхъ крейсеровъ. Главное же назначеніе этого рода судовъ выразится въ цѣляхъ развѣдки и поддержки миноносцевъ при ихъ встрѣчахъ съ миноносцами противника. Въ настоящее время

въ нашемъ флотѣ имѣется всего лишь двѣнадцать судовъ, пригодныхъ для этихъ цѣлей, а именно, четыре крейсера класса „драгоцѣнныхъ камней“ и восемь „крейсеровъ-развѣдчиковъ“; первые имѣютъ водоизмѣщеніемъ 3000 тоннъ при скорости хода въ двадцать два узла, а послѣднихъ водоизмѣщеніе колеблется между 2600 и 3000 тоннами, причемъ скорость ихъ хода равна двадцати пяти узламъ. Но, повидимому, для выполненія приведенныхъ для этого рода судовъ задачъ, ихъ потребно будетъ значительное количество, и имѣющееся въ наличіи ихъ число нельзя не признать совершенно недостаточнымъ. Германія имѣетъ до двадцати пяти судовъ этого рода, мы же могли бы цѣлесообразно использовать ихъ значительно большее число. Въ подтвержденіе этого предположенія можно привести работу лейтенанта Королевскаго флота A. C. Dewar, сдѣланную имъ на конкурсъ 1903 года на золотую медаль, ежегодно объявляемый Royal United Service Institution, въ которой онъ выражаетъ мысль, что для обслуживанія боевого флота необходимо не менѣе семидесяти двухъ крейсеровъ, хотя, при этомъ, авторомъ сей работы предполагается также блокада непріятельскаго побережья, задача, повидимому, не вызываемая никакой необходимостью въ случаѣ войны съ Германіей. Изъ приложенія къ настоящему труду видно, что Великобританія, въ настоящее время располагаетъ шестьдесятъ-девятью бронепалубными крейсерами разнаго типа; но необходимыми для высказанныхъ цѣлей являются лишь малыя и быстроходныя суда этого рода— съ ходомъ въ двадцать четыре узла и болѣе.

Миноносцы. Вопросъ, касающійся миноносцевъ, весьма серьезенъ. Та роль, которую этого рода суда будутъ играть въ ограниченномъ районѣ Нѣмецкаго моря, служила поводомъ къ многократ-

нымъ по сему вопросу разсужденіямъ въ предыдущихъ главахъ, и если принять во вниманіе совершенно единогласныя заключенія офицеровъ, служившихъ въ ближайшемъ прошломъ на Норской дивизіи „Отечественнаго“ флота, то становится совершенно непонятнымъ сокращеніе постройки у насъ этого рода судовъ въ ближайшіе минувшіе годы. Въ нижеприведенной таблицѣ параллельно указаны тѣ числа миноносцевъ, которыя были предусмотрѣны къ постройкѣ смѣтами Морскихъ Вѣдомствъ, какъ Англіи, такъ и Германіи съ 1898 года по настоящее время, а внизу указаны количества миноносцевъ, которыя послѣдняя изъ этихъ двухъ странъ намѣрена строить по Законамъ о Флотѣ 1900 и 1906 годовъ въ ближайшій будущій періодъ времени.

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	Всего.
Англія .	0	5	10	9	15	0	5	3	5	16	68
Германія.	12	6	6	6	6	6	6	12	12	12	84

	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Германія.	12	12	12	12	12	12	12	12	12

Здѣсь опять бросается въ глаза достойная восхищенія послѣдовательность германской судостроительной политики, и весьма знаменательный фактъ, состоящій въ томъ, что если существующимъ у насъ по сему вопросу тенденціямъ дозволено будетъ существовать и впредь, то черезъ весьма короткое время Германія будетъ значительно впереди насъ по числу современныхъ судовъ этого рода. Есть полныя основанія къ тому, чтобы замѣтить, что мнѣніе личнаго состава нашего флота совершенно противно тому пренебреженію, съ которымъ у насъ въ послѣдніе года относятся къ этой вѣтви морской службы, и которое, безъ сомнѣнія, происходитъ отъ феноменальнаго, если даже не непормаль-

наго, увлеченія артиллеріей за послѣднее время. Въ настоящее время, на бумагѣ, въ составѣ нашего флота числится всего 171 эскадренный миноносецъ, принимая въ разсчетъ, какъ построенные, такъ и строющіеся суда этого рода, но изъ ихъ числа не менѣе сорока пяти миноносцевъ относятся къ числу двадцати-семи узловыхъ, даже въ оффиціальныхъ кругахъ, общепризнанныхъ совершенно устарѣвшими, ибо ни одинъ изъ нихъ не находится въ постоянномъ плаваніи, развѣ только лишь для учебныхъ цѣлей. Принято считать, что эскадренные миноносцы изнашиваются въ десятилѣтній періодъ службы, но та служба, которую несутъ существующія у насъ теперь флотиліи этого рода судовъ, находящіяся въ безпрерывномъ постоянномъ плаваніи, безъ сомнѣнія, приведутъ къ сокращенію этого срока для миноносцевъ, входящихъ въ ихъ составъ, чуть ли не на половину. Единственная страна, которая установила предѣльный возрастъ судамъ этого рода, Германія замѣняетъ ихъ автоматически черезъ двѣнадцать лѣтъ ихъ службы. Всѣ же англійскіе двадцати-семи узловые миноносцы были построены за періодъ съ 1893 по 1895 годъ, а потому возрастъ ихъ равенъ теперь тринадцати— пятнадцати годамъ. Моложе же сего возраста, у насъ имѣется всего 126 миноносцевъ противъ германскихъ семидесяти-четырехъ, но, все же, оффиціальный обманъ, состоящій въ сохраненіи въ спискахъ нашего флота устарѣвшихъ и изношенныхъ судовъ для усыпленія британскаго общества въ ложномъ сознаніи безопасности нашей страны, продолжаться долго не можетъ; когда же эти суда прійдется исключить всѣ сразу со службы, что неминуемо должно случиться, то нѣкотораго рода „паника“ будетъ неизбѣжна, ибо явится результатомъ сознанія страной того случайнаго характера

судостроительной политики, который существуетъ у насъ въ теченіи минувшихъ четырехъ лѣтъ по отношенію къ этого рода судамъ. За періодъ времени съ 1893 года по 1896-й у насъ было заложено семьдесять новыхъ миноносцевъ, а съ 1904-го по 1907-й годъ — всего лишь тринадцать. Германія же за этотъ послѣдній періодъ построила ихъ тридцать шесть.

Поэтому, однѣ голыя цифры, относящіяся къ составу миноносныхъ флотилій обѣихъ разсматриваемыхъ странъ къ 1908 году, могутъ дать совершенно ложное представленіе объ ихъ сравнительной силѣ, ибо, по отношенію къ эскадреннымъ миноносцамъ, можетъ быть даже болѣе, нежели къ какому либо другому роду судовъ, остается въ силѣ положеніе, по которому индивидуальное превосходство отдѣльныхъ единицъ не можетъ искупить ихъ численнаго превосходства. Какъ видно изъ вышеприведенной таблицы, въ 1917 году Германія будетъ обладать 144 эскадренными миноносцами, изъ которыхъ не будетъ ни одного старѣе постройки 1906 года. Въ этомъ послѣднемъ году былъ законченъ послѣдній изъ нашихъ миноносцевъ „рѣчного“ типа [60]), постройка которыхъ была начата въ 1903 году, и, вѣроятно, всѣ эти миноносцы, въ числѣ тридцати-четырехъ, еще будутъ годны для дѣйствительной службы въ 1917 году, ибо построены они болѣе солидно, нежели ихъ предшественники и, даже, современники. На этомъ основаніи, въ 1917 году Великобританія будетъ располагать слѣдующими эскадренными минононосцами, изъ числящихся въ спискахъ въ настоящее время:

Эскадренные миноносцы „рѣчного“ типа	34
Эскадренные миненосцы типа „Tribe“	28
Эскадренный миноносецъ „Swift“(36 узловъ)	1
Итого:	63

[60]) Называются такъ лишь потому, что носятъ имена англійскихъ рѣкъ. *Примѣчаніе переводчика.*

Въ это же время Германія будетъ имѣть 144 эскадренныхъ миноносца, почему, если бы мы желали добиться лишь равенства силъ въ этомъ родѣ судовъ съ этой страной, то намъ надлежало бы заложить за девятилѣтній періодъ времени съ 1909-го по 1917-й годъ всего восемьдесять одинъ эскадренный миноносецъ. Равенство же силъ для насъ оказывается недостаточнымъ, почему требуется разрѣшить, въ какомъ соотношеніи съ германскими силами, необходимо для насъ имѣть преимущество въ числѣ нашихъ эскадренныхъ миноносцевъ для полнаго выполненія всѣхъ задачъ, могущихъ быть возложенными на этотъ родъ судовъ при обстановкѣ, которая можетъ быть въ 1917 году. Вопросъ этотъ былъ предложенъ авторомъ на разрѣшеніе пятнадцати офицерамъ флота, каждому въ отдѣльности, причемъ менѣе половины этихъ офицеровъ принадлежало къ спеціалистамъ миноноснаго дѣла, къ отвѣтамъ которыхъ, можетъ быть, до нѣкоторой степени, возможно отнестись съ нѣкоторой долей скептицизма, а предъявленныя ими требованія подвергнуть нѣкоторому произвольному сокращенію. Результатъ отвѣтовъ былъ слѣдующій:

Двое	признали	необходимымъ	соотношеніе	2 : 1
Четверо	„	„	„	5 : 3
Семеро	„	„	„	3 : 2
Двое	„	„	„	4 : 3

Среднее изъ этихъ мнѣній является въ пользу превосходства въ числѣ британскихъ миноносцевъ надъ германскими въ пропорціи нѣсколько большей отношенія 3 : 2. Позволимъ себѣ, откинувъ крайнія мнѣнія по сему вопросу, взять среднее изъ двухъ среднихъ, что выразится соотношеніемъ 19 : 12, и будемъ считать его соотвѣтствующимъ общему мнѣнію. Тогда, считая, что въ 1917 году Германія

Англійскій крейсеръ „Amethyst“
Водоизмѣщеніе: 3000 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: двѣнадцать 4″.
Ему однотипны крейсера: „Diamond“, „Sapphire“ и „Topaze“

будетъ имѣть 144 эскадренныхъ миноносца, потребное ихъ число для Англіи выразится числомъ $\frac{144\times19}{12}$, т. е. 228. Шестьдесятъ-три существующихъ теперь нашихъ миноносцевъ къ приведенному году будутъ еще годны для службы, а потому, принимая въ разсчетъ, что миноносцы, начатые постройкой въ 1918 году, будутъ закончены къ 1920-му, мы получимъ, что въ ближайшій періодъ времени мы должны ежегодно начинать постойку по $\frac{228-63}{10}$, т. е. по семнадцати миноносцевъ. Число это довольно высоко, но оно не находится въ такомъ значительномъ отношеніи къ программамъ постройки миноносцевъ въ Германіи, какъ германскія судостроительныя программы относительно крупныхъ судовъ, къ предложеніямъ, изложенному въ настоящей главѣ и высказанному лордомъ Goschen'омъ въ 1899 году: „строить два, или, даже, три корабля противъ одного".

Броненосцы прибрежной службы. Судовъ этого рода не строили для британскаго флота въ теченіи болѣе двадцати-пяти лѣтъ, и, дѣйствительно, при условіяхъ, существовавшихъ вплоть до конца девятнадцатаго столѣтія, подобнымъ кораблямъ не было мѣста въ экономическихъ разсчетахъ Британской Имперіи. Но теперь въ политической обстановкѣ нашей страны произошелъ полный переворотъ. Вмѣсто необходимости ограждать себя отъ опасности по всему свѣту, что имѣло основаніе двадцать или тридцать лѣтъ тому назадъ, эта забота сосредоточилась теперь у самаго сердца страны, и тѣ мѣропріятія, которыя не могли бы найти оправданій при прежнемъ положеніи вещей, стали болѣе или менѣе существенными теперь.

Вице-адмиралъ P. H. Colomb въ 1878 году писалъ, что „постройка сильныхъ судовъ, которые,

15

въ то же время, являются не вполнѣ мореходными кораблями, можетъ быть оправдываема лишь при предположеніи, что наибольшая опасность находится у самаго сердца нашей Имперіи, а не на путяхъ нашихъ сообщеній". Теперь это предположеніе вполнѣ соотвѣтствуетъ настоящимъ условіямъ, почему морскимъ совѣтчикамъ нашего Правительства слѣдуетъ хорошенько обсудить, не пришло ли для насъ время постройки судовъ, спеціально построенныхъ для своей прямой цѣли. Броненосецъ прибрежной службы, будучи, сравнительно, малаго водоизмѣщенія и углубленія, будетъ имѣть возможность свободно дѣйствовать въ такихъ водахъ, въ которыя огромныхъ размѣровъ настоящіе линейные корабли и броненосные крейсера не будутъ въ состояніи проникнуть. Такого рода корабли по ихъ меньшему углубленію будутъ въ состояніи достичь разстояній въ предѣлахъ дальности боя своихъ орудій до германскихъ морскихъ базъ, что для кораблей типа „Dreadnought", вѣроятно, не представится возможнымъ, а въ судахъ, способныхъ къ выполненію подобныхъ операцій, повидимому, можетъ представиться значительная надобность, когда германскій флотъ, послѣ первыхъ дней войны будетъ нашимъ флотомъ загнанъ въ свои порта. Они будутъ обладать весьма цѣнными оборонительными качествами, будучи въ состояніи выполнять обязанности береговыхъ батарей, имѣя, при этомъ, въ добавокъ, возможность передвигаться. Будучи вооружены малымъ числомъ тяжелыхъ орудій и многочисленной скорострѣльной артиллеріей, подобныя суда будутъ въ состояніи наблюдать за нашимъ побережьемъ и охранять его отъ внезапнаго „набѣга" или нашествія, а, также, могутъ, стоя снаружи нашихъ морскихъ базъ, служить поддержкою для миноносцевъ, несущихъ службу внѣшней охраны

порта. Какъ скорость, такъ и запасы топлива могутъ у этихъ судовъ быть сокращены до весьма низкихъ цифръ и полученная этимъ путемъ экономія въ вѣсѣ должна быть употреблена на усиленіе бронированія, которое должно быть настолько солидно, чтобы противустоять самой тяжелой морской артиллеріи на среднихъ дистанціяхъ. Ихъ можно сдѣлать также почти неуязвимыми для минныхъ атакъ. Служба этихъ судовъ будетъ ими нестись поблизости отъ побережья и личный ихъ составъ, за исключеніемъ навигаціонной и механической частей, можетъ состоять исключительно изъ людей Королевской Крѣпостной Артиллеріи, тѣмъ болѣе, что положеніе этого корпуса, при настоящихъ условіяхъ, положительно ненормально и весьма схоже съ синекурою [61]).

---

[61]) Предложеніе автора имѣть броненосцы „прибрежной службы“, другими словами, броненосцы береговой обороны, отнюдь не слѣдуетъ понимать ввидѣ замѣны ими линейнаго мореходнаго флота, ибо это противорѣчило бы взглядамъ автора, вполнѣ опредѣленно изложеннымъ имъ по сему вопросу въ главѣ 1-й этой книги. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что высшимъ воплощеніемъ морской силы является настоящій линейный корабль, и съ тѣхъ поръ, какъ техника судостроенія достигла возможности строить эти корабли большихъ размѣровъ, это увеличеніе водоизмѣщенія дало новымъ кораблямъ способность обладать бо́льшею силой, какъ въ артиллерійскомъ ихъ вооруженіи, въ бронированіи, такъ и въ скорости хода и непотопляемости, приходящеюся на то же число тоннъ водоизмѣщенія. Меньшая же затрата водоизмѣщенія для достиженія желаемой силы флота, сопряжена чуть ли не съ пропорціональнымъ уменьшеніемъ его стоимости, не говоря уже о томъ, что сочетаніе всѣхъ необходимыхъ для линейнаго корабля элементовъ современнаго артиллерійскаго вооруженія и бронированія съ достигаемыми теперь скоростями хода и высокой степенью непотопляемости судовъ, при боевыхъ единицахъ малыхъ размѣровъ было бы совершенно немыслимо, даже въ настоящее время. Необходимо также замѣтить, что упоминаемыя авторомъ наступательныя операціи броненосцевъ береговой обороны, на мелководьи у непріятельскихъ береговъ, весьма мало вѣроятны, ради огромнаго значенія, при подобныхъ условіяхъ, минъ загражденія, доказаннаго минувшей войной, которое затруднитъ выполненіе подобныхъ задачъ до край-

15*

XII.

Флоты міра.

Соединенные Штаты Сѣверной Америки.

Современный флотъ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, подобно германскому, началъ свое существованіе въ восьмидесятыхъ годахъ минувшаго столѣтія. Вопреки непреложнымъ урокамъ Гражданской Войны, флотъ этой страны допущенъ былъ до полнаго упадка, и за двадцатилѣтній періодъ послѣ этой борьбы Соединенными Штатами почти не было построено ни одного корабля. Въ оправданіе подобнаго образа дѣйствій, послѣдовательно за это время смѣнявшіяся Правительства этой страны заявляли, что они въ семъ дѣлѣ считаютъ наилучшей политику выжиданія, пока европейскія державы заняты опытами по выработкѣ чертежа наиболѣе современнаго боевого корабля, чтобы, по рѣшеніи сего вопроса заграницей, приступить къ сооруженію отечественныхъ морскихъ силъ, воспользовавшись результатами этихъ опытовъ даромъ, вмѣсто того, чтобы нести сопряженные съ ними значительные расходы. Но, какъ только сдѣланы были первые шаги къ созданію новаго флота, то результаты подобной близорукой и неразумной политики оказались на-лицо. Въ 1883 году, когда статсъ-секретаремъ Морского Министерства былъ William H. Hunt, была назначена особая комиссія подъ предсѣдательствомъ контръ-

---

ней степени. Вообще же, предлагаемыя суда береговой обороны, какъ предназначенныя лишь для узко спеціальныхъ цѣлей, представляютъ собою, нѣкоторымъ образомъ, роскошь, которую можетъ себѣ позволить, развѣ лишь такая богатая страна, какъ Англія, да и то только потому, что она уже обладаетъ сильнѣйшимъ линейнымъ флотомъ. *Примѣчаніе переводчика.*

адмирала John'a Rogers'a, чтобы „опредѣлить размѣры потребнаго новаго флота". Комиссія эта пришла къ заключенію, что, для соотвѣтственной охраны интересовъ страны, Соединенные Штаты нуждаются во флотѣ, состоящемъ изъ 21 линейнаго корабля, 70 бронепалубныхъ крейсеровъ, 20 миноносцевъ, 5 минныхъ канонерскихъ лодокъ и 5 тарановъ. Правительство пожелало принять, хотя бы частью, предложеніе этой комиссіи, но тутъ сказались тогда результаты „выжидательной политики" и, когда пришлось обратиться къ средствамъ для выполненія желаемой судостроительной програмы, то таковыхъ не оказалось вовсе. Прежде всего не оказалось въ наличіи національной верфи, которая была бы въ состояніи построить не только броненосный, но и бронепалубный корабль; затѣмъ не оказалось въ странѣ ни одного завода для выдѣлки брони, и, наконецъ, было обнаружено полное отсутствіе заводовъ, способныхъ къ выдѣлкѣ современной артиллеріи. На этихъ основаніяхъ, широкіе планы комиссіи пришлось сократить до постройки всего лишь четырехъ крейсеровъ, которые, получивъ впослѣдствіи имена: „Chicago". „Boston", „Atalanta" и „Dolphin", были заказаны Roach-Company въ Chester'ѣ въ штатѣ Pennsylvania, причемъ, при этой постройкѣ, то, чего не могла поставить американская верфь, было выписано изъ Европы. Съ этого момента морская политика Соединенныхъ Штатовъ вступила на болѣе или менѣе постоянный путь къ постепенному усовершенствованію. Первымъ линейнымъ кораблемъ, заложеннымъ въ Америкѣ, былъ злополучный броненосецъ „Maine", уничтоженіе котораго было однимъ изъ немаловажныхъ факторовъ объявленія войны Испаніи въ 1898 году; затѣмъ были построены линейные корабли „Indiana", „Oregon"

и „Iowa“, сравненіе которыхъ съ современными имъ линейными кораблями британскаго флота даетъ этимъ судамъ весьма уже выгодную оцѣнку. Прекрасные броненосные крейсера: „Brooklyn“ (1891 г.) и „New-York“ (1895 г.) были построены годами ранѣе того, какъ Британское Правительство сознало необходимость въ подобнаго рода судахъ. Когда же война съ Испаніей дала американцамъ случай испытать на дѣлѣ дѣеспособность ихъ новаго флота, то результаты этого испытанія оказались настолько въ его пользу, что лишь немногое число испанскихъ канонерскихъ лодокъ прибавилось къ спискамъ судовъ флота Соединенныхъ Штатовъ, остальныя же испанскія суда, несмотря на то, что между ними было нѣсколько превосходныхъ крейсеровъ, были прижаты американцами къ берегамъ и уничтожены въ бояхъ у Кавиты и Сантъ-Яго.

По окончаніи этой войны развитіе морскихъ силъ Штатовъ стало быстро двигаться впередъ. Ежегодные морскіе бюджеты этой страны съ этого времени выражаютъ явную тенденцію къ постепенному возрастанію суммъ, удѣляемыхъ на усиленіе ея морскихъ силъ, и по размѣрамъ которыхъ уже черезъ четыре года послѣ 1889 года Соединенные Штаты занимаютъ среди державъ всего міра мѣсто въ числѣ двухъ государствъ, непосредственно слѣдующихъ, въ этомъ отношеніи, за нами. Морской бюджетъ Штатовъ въ 1889 году равнялся £ 5,300,000 въ то время, какъ мы расходовали по этому предмету въ этомъ году £ 14,300,000; въ отчетномъ же 1907—8 году эти расходы становятся соотвѣтственно равными £ 23,719,600 и £ 30,442,409, что даетъ разницу между этими цифрами всего лишь въ 30%. Со времени проведенія Британскаго Закона о Морской Оборонѣ нижеслѣдующія суммы

расходовались на содержаніе и усиленіе флота Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки:

Года.	Полный морской бюджетъ.	Суммы на новое судостроеніе.
1889	£ 5,353,535	£ 1,943,400
1890	4,453,051	1,795,000
1891	6,505,229	2,621,400
1892	4,708,653	1,892,000
1893	4,362,292	1,465,000
1894	5,073,365	2,022,345
1895	5,668,802	2,665,504
1896	6,112,532	2,305,811
1897	7,009,202	1,320,211
1898	23,328,777[62])	4,276,435
1899	10,110,953	2,135,497
1900	13,385,572	4,344,128
1901	16,012,438	5,219,357
1902	16,203,913	4,701,126
1903	16,824,070	5,327,367
1904	19,564,632	6,539,989
1905	22,584,612	10,141,957
1906	20,891,325	6,776,086
1907	23,719,600	4,564,659

Въ томъ, что, повидимому, въ этой странѣ будетъ и дальнѣйшее увеличеніе средствъ, назначаемыхъ на ея морскія силы, не можетъ быть никакого сомнѣнія, если принять во вниманіе приводимыя ниже выдержки изъ письменнаго обращенія Президента Рузевельта въ Декабрѣ минувшаго года къ Конгрессу, посвященнаго вопросамъ, касающимся флота.

„По моему мнѣнію“, говоритъ Рузевельтъ въ своемъ посланіи, „въ этомъ году намъ слѣдуетъ приступить къ постройкѣ четырехъ линейныхъ

62) Включая въ эту сумму и экстраординарные расходы, вызванные войной съ Испаніей.

кораблей. Но, притомъ, было бы безполезно строить эти новыя суда, не озаботившись дополнительно и объ ихъ комплектаціи личнымъ составомъ, средствахъ для его всесторонняго обученія, докахъ, угольныхъ станціяхъ, и угольныхъ и прочихъ транспортахъ, въ которыхъ флотъ нуждается. Мы терпимъ крайнюю нужду въ угольныхъ станціяхъ и въ докахъ въ Тихомъ океанѣ, и недостатку этому не можетъ быть дозволено существовать и впредь".

Совершенно ясно, что Президентъ не ошибается въ сравнительной оцѣнкѣ наступательныхъ и оборонительныхъ дѣйствій на морѣ, и, въ согласіи со мнѣніями Captain'а Mahan'а по сему вопросу, правильно указываетъ на тотъ классъ судовъ, который является главнѣйшимъ для достиженія указываемыхъ имъ цѣлей.

„Операціи флота могутъ быть дѣйствительны лишь при наступательномъ его образѣ его дѣйствій. Единственный способъ, посредствомъ котораго нашъ флотъ можетъ дѣйствительно защитить наши берега отъ возможнаго на нихъ посягательства иностраннаго флота, это уничтоженіе сего послѣдняго. Для защиты же отъ непосредственнаго нападенія враждебнаго флота, прибрежные города должны опираться на свои приморскіе форта, мины самодвижущіяся и загражденія, подводныя лодки и миноносцы. Всѣ эти средства являются дѣйствительными лишь для оборонительныхъ цѣлей, но, никоимъ образомъ, не могутъ замѣнить во всѣхъ отношеніяхъ дѣеспособнаго линейнаго флота, который только и въ состояніи вести на морѣ мощное наступленіе; парированіемъ же ударовъ морскія сраженія никогда не выигрывались. Морской бой можетъ быть выигранъ лишь посредствомъ нанесенія сильныхъ ударовъ врагу, сохраняя за собою

иниціативу нападенія, а къ этому способенъ лишь мореходный линейный флотъ".

Но, все же, здравое ходатайство Президента оказалось не достаточнымъ для убѣжденія Конгресса, который согласился ассигновать суммы на постройку лишь двухъ броненосцевъ изъ испрашиваемыхъ четырехъ.

Общая сила флота Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки заключаетъ въ себѣ двадцать пять линейныхъ кораблей, изъ коихъ нѣтъ ни одного, который былъ бы начатъ постройкой ранѣе 1893 г., пятнадцать броненосныхъ крейсеровъ постройки, начиная съ 1891 года и позже, и двадцати двухъ бронепалубныхъ крейсеровъ. Къ тому же имѣется двадцать девять эскадренныхъ миноносевъ со скоростями хода отъ 28 до 30 узловъ, двадцать девять миноносцевъ съ ходомъ отъ 20 до 28 узловъ, и двѣнадцать подводныхъ лодокъ. Ниже приводится списокъ новыхъ судовъ этого флота съ указаніемъ годовъ ихъ предполагаемой готовности:

Линейные корабли:

Годъ готовности.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорости.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1910.	„Delaware" . .	20.000	21,0	Десять 12″. Четырнадцать 5″.
1910.	„North-Dakota"[63]	20.000	21,0	
1909.	„South-Caralina"	16.000	18,5	Восемь 12″. Двадцать два 14 фунт.
1909.	„Michigan" . .	16.000	18,5	

Кромѣ того два эскадренныхъ миноносца и три подводныхъ лодки [64]).

[63]) У автора этотъ броненосецъ названъ „New-York", какъ его предполагалось назвать раньше.

Примѣчаніе переводчика.

[64]) Эскадренныхъ миноносцевъ находится въ постройкѣ 5 и предполагается ихъ строить еще 10. Подводныхъ же лодокъ

Какія цѣли преслѣдуются Соединенными Штатами въ постройкѣ флота, какъ имѣемаго этой страной въ настоящее время, такъ и по выполненіи ясныхъ намѣреній его усиленія, — сказать трудно. Что очевидно въ этомъ вопросѣ, это стремленіе къ сохраненію неприкосновенности странъ западнаго полушарія, и поддержка по отношенію къ нимъ доктрины Монрое; единственнымъ же противникомъ подобной политики можетъ явиться лишь Германія; флотъ же Соединенныхъ Штатовъ уже теперь вдвое сильнѣе германскаго, если не по числу боевыхъ единицъ, то по силѣ артиллерійскаго огня. Къ тому же нѣтъ и значительныхъ заморскихъ владѣній, требующихъ защиты и размѣры коммерческаго флота сей страны не очень обширны. Развѣ что, населеніе Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки является лучшими судьями вожделѣній Японіи, нежели мы, убравшіе свой флотъ изъ водъ Дальняго Востока? Какія бы

строитя не три, а 4 и предполагается строить еще 4. Также находятся въ постройкѣ три быстроходныхъ крейсера-развѣдчика: „Chester", „Salem" и „Birmingham", въ которыхъ флотъ Штатовъ весьма нуждается, ибо всѣ его бронепалубные крейсера являются устарѣвшими для этой цѣли, почему и предположено начать постройку еще 4 судовъ этого типа. Теперь идутъ дебаты о постройкѣ еще четырехъ линейныхъ кораблей крупнаго водоизмѣщенія; Конгрессъ, по обыкновенію, уже отказалъ въ ассигнованіяхъ на этотъ предметъ, но это еще не значитъ, что постройка эта не состоится. При описаніи Сѣверо-Американскаго флота, авторъ упускаетъ изъ виду еще двѣ его характерныя черты: 1) наличіе вспомогательныхъ транспортовъ, трехъ спеціальныхъ госпитальныхъ мореходныхъ судовъ и двѣнадцати спеціальныхъ угольныхъ транспортовъ готовыхъ, двухъ строющихся и 4-хъ проектированныхъ; 2) значительное число малополезныхъ судовъ, безцѣльно обременяющихъ морской бюджетъ сей страны; въ числѣ ихъ много канонерскихъ лодокъ, захваченныхъ во время войны съ Испаніей, а также пріобрѣтенные во время этой войны транспорты для перевозки войскъ и яхты, служившія посыльными судами. Во флотѣ Штатовъ имѣется еще 11 мониторовъ для обороны своего побережья, одинъ броненосный таранъ и одинъ динамитный крейсеръ. Послѣдніе два корабля были произведеніемъ ложныхъ увлеченій и теперь не имѣютъ никакого боевого значенія.

Примѣчаніе переводчика.

ни были основанія существованія этого флота, онъ, все же, имѣется на лицо, и пренебрегать имъ не слѣдуетъ, несмотря ни на какія родственныя къ нему чувства.

Позволяю себѣ привести при семъ мой слабый протестъ противъ принятаго обыкновенія говорить объ „Американскомъ Флотѣ". „Американскаго Флота" не существуетъ такъ же, какъ нѣтъ и „Европейскаго Флота". Америка,—это цѣлый континентъ, или, даже, цѣлыхъ два, и Соединенные Штаты имѣютъ столько же правъ на монопольное пользованіе этимъ названіемъ, какъ, напримѣръ, Перу, или какое-либо другое государство Новаго Свѣта.

Франція.

Французскій флотъ даетъ намъ одинъ изъ наиболѣе разительныхъ примѣровъ справедливости старинной поговорки, гласящей, что „остановиться—это идти назадъ". Къ началу двадцатаго столѣтія французскій флотъ, безо всякихъ сомнѣній, былъ слѣдующимъ по силѣ, среди всѣхъ флотовъ міра, послѣ нашего флота; но за короткій послѣдовавшій семи-лѣтній періодъ, Франція, благодаря характеру ея морской политики за этотъ истекшій промежутокъ времени, можетъ благодарить ея руководителей за то, что, по сравненію морскихъ силъ, эта страна стала теперь уже далеко позади Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки и настигнута даже и Германіей. Таково настоящее положеніе французскаго флота по отношенію лишь къ его матеріальной части; если же, къ тому же, принять въ соображеніе и качества личнаго состава, то этотъ флотъ теперь падаетъ, по крайней мѣрѣ, на четвертое, а, возможно, что и на пятое мѣсто среди флотовъ міра.

Соціалистическія доктрины дѣйствуютъ безусловно разрушительнымъ образомъ на дѣеспособность вооруженныхъ силъ, для которыхъ дисциплина является краеугольнымъ камнемъ существованія. „Свобода, Равенство и Братство“, будучи прекрасными понятіями въ отвлеченномъ смыслѣ, и представляя собою теперь, какъ и сто лѣтъ тому назадъ, превосходный боевой кличъ для толпы, звучатъ, тѣмъ не менѣе, фальшиво для поддержанія дисциплинированной силы, будь она военная, или гражданская; въ этомъ то и заключается главная причина того хаотичнаго состоянія, въ которомъ находится современный французскій флотъ. Весь этотъ флотъ насквозь проникнутъ мятежнымъ духомъ, плодотворнымъ результатомъ чего является доведеніе французскихъ морскихъ силъ до такой степени недѣеспособности, что одна лишь сводка касающаяся ихъ матеріальныхъ данныхъ, даетъ въ высшей степени преувеличенное понятіе о дѣйствительной ихъ боевой цѣнности. Французскіе политики и государственные люди постоянно и повторно заявляютъ, что французскій флотъ долженъ быть такой силы, чтобы быть въ состояніи, въ случаѣ нужды, успѣшно раздѣлаться съ германскимъ флотомъ; но, тѣмъ не менѣе, Франція поддерживаетъ до сихъ поръ численный составъ своего флота, развѣ лишь немногимъ превышающій морскія силы своего сѣвернаго сосѣда, но зато разница въ качествахъ личнаго состава этихъ обоихъ флотовъ столь велика, что въ случаѣ вооруженнаго столкновенія между ними, Германія съ силами, даже значительно меньшими настоящаго состава ея флота, смѣло можетъ надѣяться одержать побѣду надъ подобнымъ противникомъ.

Принимая во вниманіе прежнія морскія традиціи Франціи, нельзя не отнестись къ настоящему

положенію вещей во французскомъ флотѣ иначе, какъ съ крайнимъ сожалѣніемъ, особенно же ради чрезмѣрной трудности найти средства къ его исправленію, ибо причина этого упадка флота кроется въ столѣтнемъ существованіи настоящаго политическаго режима этой страны; для насъ же подобное положеніе французскаго флота представляется особенно грустнымъ и потому, что есть возможность того, что, при нѣкоторыхъ обстоятельствахъ, можетъ случиться, что британскій и французскій флоты будутъ призваны къ совмѣстнымъ и союзнымъ военнымъ дѣйствіямъ противъ общаго врага. Немало коммиссій назначалось и много было различныхъ предложеній, имѣвшихъ цѣлью освободить этотъ флотъ отъ различныхъ зловредныхъ вліяній, проникавшихъ въ него и его одурманивавшихъ, но, все же, представляется весьма сомнительнымъ, чтобы что-нибудь дѣйствительное могло бы быть сдѣлано въ этомъ направленіи, пока соціалистическія ученія будутъ пользоваться во Франціи поддержкой значительнаго большинства населенія. Спасеніе французскихъ морскихъ силъ, конечно, могло бы сдѣлаться свершившимся фактомъ при появленіи во главѣ Правительства лица, обладающаго, въ нѣкоторомъ родѣ геніемъ Наполеона по своему вліянію на окружающихъ его людей; помимо же сего, нѣтъ никакой надежды на исцѣленіе недостатковъ французскаго флота безъ полнаго переворота въ настоящей національной политической системѣ этой страны.

Большое усиліе будетъ, вѣроятно, сдѣлано для приведенія въ порядокъ морскихъ силъ нашего сосѣда на основаніи отчета Г-на Chaumet, вышедшаго въ свѣтъ въ Ноябрѣ минувшаго года. Въ этомъ отчетѣ откровенно признаны существующіе недостатки французскаго флота, хотя, при

этомъ, Г-нъ Chaumet производитъ впечатлѣніе человѣка весьма довѣрчиваго и полнаго надеждъ въ возможность ихъ исправленія. Авторъ этого отчета указываетъ на то, что настоящее положеніе вещей существуетъ уже, по меньшей мѣрѣ, полъстолѣтія, и заявляетъ, что всевозможныя жертвы для его измѣненія кажутся заранѣе обреченными на безплодіе; расходы возрастаютъ безъ всякой пользы дѣлу, сила же флота, которая, при этомъ, и должна быть основною цѣлью, не только не увеличивается, но, наоборотъ, постепенно уменьшается. Администрація поглощаетъ всѣ средства боевого флота, и повсюду проявляется неустойчивость принциповъ и анархія. Нѣтъ никакого товарищества между различными отраслями службы (вотъ и пресловутое „братство"!) и вѣра въ лучшее будущее затуманена. Тѣмъ не менѣе, Г-нъ Chaumet надѣется превозмочь зло назначеніемъ Чрезвычайной Парламентской Коммиссіи, составленной изъ офицеровъ флота, представителей Адмиралтейства, немногихъ спеціалистовъ и парламентскихъ авторитетовъ по морскимъ дѣламъ. Но и это средство, все же, не обѣщаетъ быть болѣе дѣйствительнымъ, чѣмъ и безчисленные подобные же способы, подвергавшіеся испытаніямъ за послѣдніе пятьдесятъ лѣтъ. Г-нъ Chaumet дѣлаетъ также немало предложеній по отношенію къ администраціи Морского Вѣдомства, хотя и приписываетъ ей небольшое значеніе, внѣ зависимости отъ дѣйствительныхъ ея качествъ. Онъ настаиваетъ на томъ, чтобы Франція установила опредѣленную программу судостроенія, послѣдовавъ въ ея составленіи примѣру Германіи; чтобы устарѣвшія и потерявшія всякую боевую цѣнность суда были бы исключены изъ списковъ; чтобы Брестъ и Лоріанъ были бы предназначены для постройки крупныхъ кораблей, Рошфоръ же и

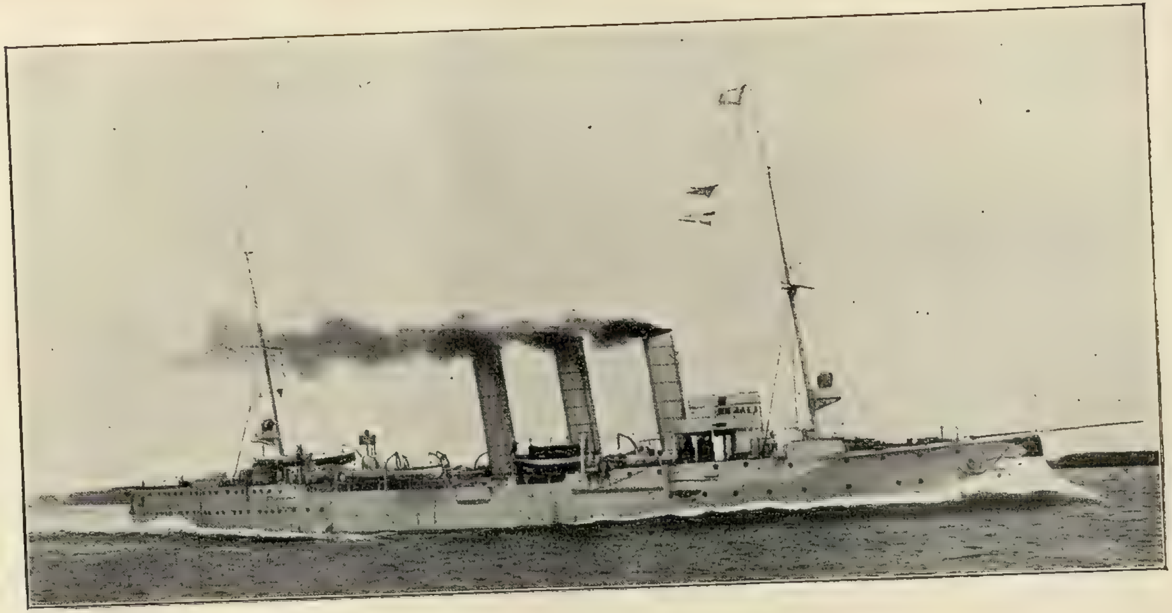
Шербургъ—для постройки миноносцевъ и прочихъ мелкихъ судовъ, Тулонъ же долженъ быть починочною и ремонтною базою для Флота Средиземнаго моря. Хаотическое состоянiе казенныхъ верфей и адмиралтействъ, по его мнѣнiю, въ широкой степени можетъ быть исправлено исключенiемъ изъ состава служащихъ и рабочихъ всѣхъ анархистовъ, антимилитаристовъ, ссыльныхъ и недѣеспособныхъ; все это, конечно, превосходно по намѣренiямъ, но, на дѣлѣ, вѣроятно, имѣло бы результатомъ совершенное закрытiе этихъ учрежденiй. Имъ предлагаются также и другiя радикальныя мѣры по отношенiю къ администрацiи, организацiи и обученiю флота; число же и обширность этихъ предложенiй, сами по себѣ, достаточно краснорѣчиво свидѣтельствуютъ о томъ печальномъ положенiи, въ которомъ находится современный французскiй флотъ.

Матерiальная часть французскаго флота, естественнымъ образомъ, страдала также не въ малой степени вслѣдствiе недѣеспособности его личнаго состава; тѣмъ не менѣе, краткiй ея обзоръ все же будетъ полезенъ въ томъ смыслѣ, чтобы выяснить, какого рода силы будутъ подъ рукой у нашихъ сосѣдей по ту сторону Англiйскаго Канала, если, вдругъ, эта страна обрѣтетъ своего морского Наполеона. Французскiй флотъ насчитываетъ въ своемъ составѣ двадцать-четыре мореходныхъ линейныхъ корабля, хотя изъ нихъ лишь семнадцать кораблей не достигли еще двадцатилѣтняго возраста, но, за-то, всѣ остальные, въ теченiи минувшихъ шести лѣтъ были подвергнуты перестройкамъ. Типъ линейнаго корабля „Dreadnought“ пока еще не заслужилъ симпатiй во Францiи, и новѣйшiя боевыя суда этой страны, шесть броненосцевъ типа „Danton“, въ общихъ чертахъ, по ихъ вооруженiю

схожи съ типомъ нашего броненосца „Lord Nelson“, съ тою лишь разницей, что французскіе корабли, имѣя, каждый, на двѣ пушки средняго калибра (9″,4) больше, пожертвовали для сего двумя дюймами въ толщинѣ своей поясной брони у ватерлиніи. Четыре линейныхъ корабля типа „Démocratie“, являющіеся послѣдними изъ законченныхъ постройкой французскихъ броненосцевъ, весьма солидно забронированы по ватерлиніи поясомъ толщиною отъ 11-ти до 7-ми дюймовъ и вооружены, каждый, четырьмя 12″ и десятью орудіями калибра въ 7″,6. Два броненосца „République“ и „Patrie“ принадлежатъ, въ общемъ, къ этому же типу, но имѣютъ среднюю артиллерію изъ восемнадцати 6″,4 пушекъ, вмѣсто 7″,6 орудій прочихъ броненосцевъ типа „Democratie“.

Болѣе старые линейные корабли не заслуживаютъ спеціальныхъ замѣчаній; въ общемъ всѣ они болѣе солидно забронированы, но, за-то, и слабѣе вооружены, нежели ихъ англійскіе современники. Въ дополненіе къ „мореходнымъ“ броненосцамъ, въ полномъ смыслѣ этого слова, Франція обладаетъ еще девятью „броненосцами береговой обороны“, бо́льшая часть которыхъ можетъ оказаться весьма полезными въ случаѣ войны съ сосѣднею державою. Кромѣ того имѣются броненосные крейсера, въ числѣ двадцати-одного, представляющіе собою, по большей части, тяжело вооруженные и хорошо забронированные корабли средней скорости хода отъ 18-ти до 23-хъ узловъ.

Французскій флотъ обладаетъ также нѣкоторымъ числомъ бронепалубныхъ крейсеровъ и посыльныхъ судовъ, изъ которыхъ семнадцать приспособлены для постановки минъ загражденія; затѣмъ имѣется пятьдесятъ-три эскадренныхъ миноносца, сорокъ-одинъ мореходный миноносецъ, двѣсти-семьдесятъ-



Германскій крейсеръ „Lübeck"

Водоизмѣщеніе: 3250 тоннъ. Артиллерійское вооруженіе: десять 4″,1.

Ему однотипны крейсера: „Berlin", „Bremen", „Danzig", „Hamburg", „Leipzig", „München"

одинъ миноносецъ „подвижной защиты“ (Defence Mobile) и семьдесять-пять подводныхъ лодокъ различныхъ типовъ.

Въ постройкѣ же находятся нижеслѣдующія суда:

Линейные корабли:

„Danton“ . .
„Mirabeau“ .
„Condorcet “.
„Voltaire“ .
„Diderot“ . .
„Vergniaud“.

Водоизмѣщеніе 18,400 тоннъ; артиллерійское вооруженіе изъ четырехъ 12″ и двѣнадцати 9″4 орудій; броневой поясъ толщиною отъ 10″ до 6″; скорость (тюрбинные двигатели) 18,75 узла. Должны быть закончены въ періодъ съ 1910 по 1912 годъ, по два ежегодно.

Броненосные крейсера:

„Edgar Quinet“ . . .
„Waldeck Rousseau“ .

14,000 тоннъ; вооруженіе изъ четырнадцати 7,″6 орудій; броневой поясъ отъ 6 3/4″ до 3″. Скорость 23 узла. Срокъ готовности—1908—9 г.

„Ernest Renan“

13,644 тонны; вооруженіе изъ четырехъ 7,″6 и двѣнадцати 6,″4 орудій; броневой поясъ толщиною отъ 6 3/4″ до 3 1/2″. Скорость 23 узла. Долженъ быть законченъ постройкой въ 1908 году.

Минныя суда:

	Число судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость	Срокъ готовности.
Эскадр. миноносцы . .	12	431—470 т.	25—28 уз.	1908—9 г.
Миноносцы	20	97 1/2 т.	26 уз.	1908 г.
Подводныя лодки . . .	28	350—800 т.	$\frac{15}{10}$ уз.	1908—10 г.[65]

[65]) Имѣются свѣдѣнія, что во Франціи разрабатывается новая программа судостроенія, въ которую включена постройка еще шести

За періодъ времени съ 1901 по 1907 годъ французскіе ежегодные морскіе бюджеты оставались примѣрно постоянны, колеблясь въ размѣрахъ отъ $12\,^1/_4$ до $13\,^1/_4$ милліоновъ фунтовъ стерлинговъ. Точная цифра морского бюджета въ первый изъ названныхъ годовъ равнялась £ 13,107,697, а въ послѣднемъ году она была равна £ 12,486,792.

Японія.

Имперію Микадо зачастую называютъ „Великобританіей Востока“. Съ чисто же морской точки зрѣнія, является сомнѣніе въ томъ, насколько это названіе подходитъ къ странѣ Восходящаго Солнца, и не было бы ли вѣрнѣе ее назвать „Германіей Востока“, ибо развитіе ея морскихъ силъ за послѣднюю пару десятилѣтій, въ своихъ главныхъ чертахъ, весьма схоже съ таковымъ нашихъ сосѣдей по Нѣмецкому морю, особенно же по отношенію къ размѣрамъ этого развитія и его быстротѣ.

Какъ то и можно ожидать лишь отъ островной націи, или же сборища островныхъ народовъ и племенъ, составлявшихъ Японію древнихъ временъ, среди жителей японскихъ острововъ съ давнихъ поръ проявлялись мореходныя наклонности. Извѣстно, что судостроеніе у этого народа считалось одной изъ его важныхъ отраслей промышленности еще, по крайней мѣрѣ, за сто лѣтъ до начала христіанской эры, и морскія силы играли въ исторіи этого народа немаловажную роль, какъ въ заморскихъ экспедиціяхъ японцевъ, такъ и во время многочисленныхъ внутреннихъ войнъ, часто нарушавшихъ спокойствіе японскихъ острововъ. Стро-

линейныхъ кораблей въ 21,000 тоннъ водоизмѣщенія, при томъ же артиллерійскомъ вооруженіи, какъ у типа „Danton“, но съ усиленнымъ бронированіемъ и съ большей скоростью хода.

Примѣчаніе переводчика.

гое воспрещеніе всякихъ сношеній съ внѣшнимъ міромъ, долго существовавшее въ Японіи, естественнымъ образомъ, представляло собою большую помѣху прогрессу этой страны, но, какъ только преграда эта была разрушена, и свѣтъ Запада сталъ проникать въ долгое время закрытые для него уголки Дальняго Востока, то Японія, сознавъ, что ея безопасность, въ качествѣ островной державы, всецѣло зависитъ отъ ея способности воспрепятствовать ея врагамъ достичь ея побережья, принялась за постройку флота, который въ предѣлахъ, допускаемыхъ ея финансами, долженъ ей обезпечить ея свободу и неуязвимость отъ непріятельскаго нападенія.

Въ 1858 году Королева Викторія, черезъ Лорда Elgin'a подарила Микадо паровую яхту, японскій же флотъ въ это время состоялъ всего изъ одного колеснаго парохода и трехъ парусныхъ судовъ. Съ этого года, собственно говоря, и слѣдуетъ считать начало пробужденія этой страны по отношенію къ стремленіямъ создать національныя морскія силы. При содѣйствіи Британскаго Адмиралтейства, предоставившаго въ распоряженіе Японскаго Императора услуги многихъ британскихъ морскихъ офицеровъ, между которыми слѣдуетъ особенно упомянуть покойнаго капитана 2 ранга Hammond'a и капитана 2 ранга (нынѣ адмирала въ отставкѣ и Сэра) A. L. Douglas'a, Императорскій Японскій Флотъ былъ кореннымъ образомъ реорганизованъ, основаны были морскія учебныя заведенія и японскимъ морскимъ офицерамъ облегченъ былъ доступъ для плаванія на британскихъ военныхъ судахъ, для пріобрѣтенія ими практики въ морской службѣ и въ управленіи судами. Та дѣйствительность, съ которою были восприняты и привиты традиціи британскаго флота его дальне-восточными учени-

ками, была успѣшно демонстрирована ими дважды въ ближайшіе минувшіе года.

Сила японскаго флота въ различные періоды, начиная съ 1889 года, наглядно представлена въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Года.	Построено.				Въ постройкѣ.			
	Линейные корабли.	Броненосные крейсера.	Бронепалуб. крейсера.	Миноносцы.	Линейные корабли.	Броненосные крейсера.	Бронепалубн. крейсера.	Миноносцы.
1889	1	—	8	27[67])	—	—	3	Неизв.
1895	3	—	13	23[67])	2	—	1	7
1900	6	2	19	32[67])	1	4	1	25
1907[66])	13	11	11	116[68])	4	4	2	15[69])

Подводныхъ лодокъ 5 готовыхъ и 7 строющихся въ 1907 году.

По своей силѣ японскій флотъ, въ настоящее время, стоитъ на пятомъ мѣстѣ среди всѣхъ флотовъ міра, имѣя, согласно оффиціальному отчету Морского Министерства Соединенныхъ Штатовъ за 1907 годъ, сумму водоизмѣщенія дѣеспособныхъ боевыхъ судовъ въ 374.701 тонну.

Десять же лѣтъ тому назадъ японскій флотъ состоялъ изъ пяти линейныхъ кораблей, изъ которыхъ только три были моложе двадцати лѣтъ, и одного современнаго броненоснаго крейсера; къ тому же имѣлось, въ добавокъ, нѣкоторое число бронепалубныхъ крейсеровъ, находившихся, по

---

[66]) Цифры, относящіяся къ 1907 году, включаютъ въ себѣ нижеслѣдующія суда, взятыя у русскихъ въ минувшую войну: 7 линейныхъ кораблей, 1 броненосный крейсеръ, 4 бронепалубныхъ крейсера и 3 эскадренныхъ миноносца.

[67]) Только мореходные миноносцы.

[68]) Миноносцы всѣхъ классовъ.

[69]) Кромѣ того 30 миноносцевъ, предполагающихся къ постройкѣ.

большей части, въ различныхъ степеняхъ устарѣлости, а также до сорока миноносцевъ. Мы же, въ то время, держали въ водахъ Дальняго Востока одинъ линейный корабль, три броненосныхъ и пять бронепалубныхъ крейсеровъ, одиннадцать канонерскихъ лодокъ и два эскадренныхъ миноносца. За послѣдовавшіе десять лѣтъ японскій флотъ возросъ числомъ броненосныхъ судовъ на 400%, и при числѣ бронепалубныхъ крейсеровъ его, оставшемся почти безъ измѣненія, сила миноносныхъ флотилій этого флота возросла до 143 этого рода судовъ.

Шесть лѣтъ тому назадъ, когда японскій флотъ былъ все еще въ болѣе или менѣе зачаточномъ состояніи, у насъ на Дальнемъ Востокѣ находилось пять первоклассныхъ линейныхъ кораблей, два броненосныхъ и двѣнадцать бронепалубныхъ крейсеровъ при двадцати двухъ мелкихъ судахъ прочихъ типовъ. Теперь же мы урѣзали эту силу до четырехъ броненосныхъ и двухъ бронепалубныхъ крейсеровъ и семи эскадренныхъ миноносцевъ.

Безъ сомнѣнія, нашъ союзъ съ Японіей тому причиной, но если подобное положеніе вещей у насъ въ Англіи и считается, можетъ быть, удовлетворительнымъ, то, все же, не слѣдуетъ забывать, что наши сородичи въ Канадѣ и въ Австраліи, находящіеся ближе насъ къ Желтому морю на нѣсколько тысячъ миль, придерживаются по данному вопросу далеко не столь счастливыхъ взглядовъ. Можетъ быть, этимъ взглядамъ у насъ и не придаютъ серьезнаго значенія, исходя изъ того соображенія, что дѣла Британской Имперіи управляются Лондономъ, а не Сиднеемъ или Оттавою; но, при этомъ, не мѣшало бы помнить и то, что, менѣе столѣтія тому назадъ, Англія испытала на себѣ цѣлый вѣкъ почти непрерывной вооруженной борьбы для сохраненія своей цѣлости и безопас-

ности. Считая Крымскую Кампанію изъ этихъ войнъ исключеніемъ, хотя это, все же, не совсѣмъ справедливо, ибо она для насъ имѣла цѣлью сохраненіе пути въ Индію, если не въ дружественныхъ, то, по крайней мѣрѣ, въ послушныхъ намъ рукахъ, всѣ эти войны, въ которыхъ мы принимали участіе, велись исключительно для защиты и сохраненія нашихъ заморскихъ владѣній.

Измѣнчивость международной политики вошла въ пословицу, и девизомъ британскихъ государственныхъ людей было принято непреложное правило, гласящее, что миръ зависитъ исключительно отъ тѣхъ силъ, которыми мы можемъ располагать для его охраны. Свобода національной торговли находится въ совершенно подобной же зависимости отъ той же причины, и наше торговое соревнованіе съ другими странами на Дальнемъ Востокѣ, черезъ весьма немногое число лѣтъ, заставитъ нашихъ государственныхъ людей пережить не малое число весьма непріятныхъ для нихъ минутъ. Фактъ этотъ полностью сознается въ Германіи, и въ современномъ изданіи газеты Kreuz-Zeitung профессоръ Schiemann заявляетъ, что „Англія не въ состояніи избѣгнуть необходимости обратной посылки части ея флота на дальне-восточныя станціи", въ интересахъ же Германіи, конечно, способствовать тому, чтобы эта необходимость для насъ явилась наивозможно скорѣе ибо, чѣмъ больше мы будемъ держать нашихъ морскихъ силъ въ Тихомъ океанѣ, тѣмъ менѣе ихъ будетъ въ Нѣмецкомъ морѣ.

Есть и другая сторона этого вопроса, на которую также умѣстно обратить вниманіе, ввиду тѣхъ многочисленныхъ рискованныхъ положеній подобнаго же рода, въ которыя мы вовлеклись теперь, и которыя также грозятъ намъ своими послѣд-

ствіями. Мы сократили наши морскія силы на Дальнемъ Востокѣ, руководствуясь нашимъ союзомъ съ Японіей; мы уменьшили силу нашего флота въ Средиземномъ морѣ болѣе чѣмъ вдвое противъ прежняго его состава, основываясь на нашемъ „сердечномъ соглашеніи" („entente cordiale") съ находящейся на пути къ упадку и проникнутой соціализмомъ Франціей; наконецъ, ради чувствъ кровнаго родства съ большинствомъ населенія великой республики западнаго континента, мы упразднили нашу Сѣверо-Американскую Эскадру. Поскольку все находится въ настоящемъ положеніи, все обстоитъ прекрасно, въ особенности, пока Германія, придерживаясь противнаго нашему настоящему направленію, остается совершенно самостоятельной въ вопросахъ внѣшней политики и независимой по отношенію къ различнымъ союзамъ, соглашеніямъ, или родственнымъ связямъ. Но что же прійдется намъ сдѣлать съ британскимъ флотомъ, если, къ примѣру, наше Правительство вдругъ забьетъ себѣ въ голову поклясться въ вѣчной дружбѣ Императору Вильгельму? Чтобы быть логичными, мы, въ подобномъ случаѣ, принуждены будемъ совершенно упразднить весь нашъ флотъ. *Тогда* мы и познаемъ въ дѣйствительности всю цѣну международной дружбы!

Японія строитъ въ настоящее время наиболѣе могущественные линейные корабли и броненосные крейсера во всемъ мірѣ. Послѣ минувшей войны приходилось слышать многократныя заявленія, которыя пользовались въ Англіи широкимъ довѣріемъ, что весь боевой опытъ, вынесенный японцами изъ этого вооруженнаго столкновенія, сообщенъ ими Британскому Правительству; но всѣ, кто хорошо знаетъ характеръ этихъ азіатовъ, врядъ ли сочтетъ ихъ способными къ подобной, приписы-

ваемой имъ наивности, что и подтверждается изъ сравненія между послѣдними боевыми судами, строющимися этой страной, и нами. Разница между ними ясна изъ нижеслѣдующей таблицы:

Линейные корабли.

	Японскіе типа „A“ & „B“	Англійскіе типа „Bellerophon“
Водоизмѣщеніе	20,750 тоннъ.	18,600 тоннъ.
Скорость хода	20 узловъ.	20,75 узла.
Артиллерійское вооруженіе .	Двѣнадцать 12″ Десять 6″ Двѣнадцать 4″,7	Десять 12″ [70]) Двадцать 4″

Броненосные крейсера.

	Японскіе типа „X“ & „Y“	Англійскіе типа „Inflexible“
Водоизмѣщеніе	18,450 тоннъ.	17,250 тоннъ.
Скорость хода	25 узловъ.	25 узловъ.
Артиллерійское вооруженіе .	Четыре 12″ Восемь 10″ Восемь 6″ Десять 4″,7	Восемь 12″ Шестнадцать 4″

Между данными линейныхъ кораблей двухъ странъ не замѣчается основныхъ различій, хотя, все же, бросается въ глаза очевидное превосходство вооруженія японскаго типа надъ нашимъ, но разница въ вооруженіи броненосныхъ крейсеровъ указываетъ и на кое что, болѣе существенное, нежели слѣдствіе различія субъективныхъ взглядовъ на разборъ тѣхъ же основныхъ опытныхъ данныхъ, причемъ также замѣчается превосходство въ силѣ японскаго корабля.

Нижеприведенныя цифры являются не менѣе интересными. Онѣ указываютъ на то, что какое бы то ни было значеніе для Японіи союза съ Англіей, тѣмъ не менѣе, эта страна имѣетъ твердое намѣреніе сдѣлаться, во всѣхъ отношеніяхъ, совершенно самостоятельной морской державой.

---

[70]) Въ оригиналѣ, вѣроятно, вслѣдствіе вкравшейся опечатки, указано не десять, а восемь 12″ орудій.

Примѣчаніе переводчика.

Число судовъ, прибавленныхъ къ составу японскаго флота [71]).

За періодъ съ 1899 по 1904 г.

	Построено въ Японіи.	Построено заграницей.	Изъ нихъ въ Англіи.
Линейныхъ кораблей	—	5	5
Броненосныхъ крейсеровъ . .	—	8	4
Эскадренныхъ миноносцевъ .	4	15	15

Число судовъ заложенныхъ для японскаго флота.

За періодъ съ 1905 по 1907 годъ.

	Въ Японіи.	Заграницей.	Въ Англіи.
Линейныхъ кораблей	4	—	—
Броненосныхъ крейсеровъ . .	6	—	—
Эскадренныхъ миноносцевъ .	32	—	—

Менѣе значительные флоты.

Россія.

Пройдетъ не мало лѣтъ, пока Россія исправитъ свое положеніе, на которое она была перемѣщена результатами войны съ Японіей. Она понизилась до шестого мѣста среди морскихъ державъ міра, и, кажется, что можно сказать безъ преувеличенія, что безъ производства такихъ расходовъ, съ которыми врядъ ли будетъ въ состояніи справиться опустошенная ея казна, эта страна никогда не будетъ въ состояніи подняться, хотя бы на одну ступень этой лѣстницы, развѣ что какую либо націю постигнетъ судьба, подобная минувшимъ испытаніямъ Россіи на Дальнемъ Востокѣ. Внѣ Чернаго моря, эта страна обладаетъ теперь всего лишь двумя современными линейными кораблями— „Слава“ и „Цесаревичъ“ и имѣетъ ихъ четыре въ постройкѣ, изъ которыхъ два будутъ закончены въ 1908—9 годахъ, и два—въ 1911—12. Послѣд-

---

[71]) Исключая суда, взятыя во время войнъ у непріятеля.

ніе два судна будутъ вооружены десятью 12″ орудій и двадцатью 4″,7 пушекъ каждый, при скорости хода въ 21 узелъ.

Только что былъ законченъ постройкой для флота этой страны прекрасный броненосный крейсеръ „Рюрикъ“, строившійся фирмой Vickers Sons & Maxim въ Barrow-in-Furness. Корабль этотъ, при водоизмѣщеніи въ 15,000 тоннъ, защищенъ броневымъ поясомъ въ 6″,3 толщиною и вооруженъ четырьмя 10″ и восемью 8″ орудіями. Два подобныхъ же судна строятся въ Россіи, а также еще шесть, но меньшихъ размѣровъ.

Послѣ войны было построено большое число эскадренныхъ миноносцевъ, главнымъ образомъ на добровольныя пожертвованія, и, въ настоящее время, Россія обладаетъ пятьюдесятью четырьмя судами этого типа. Имѣется также около тридцати подводныхъ лодокъ.

Много писалось въ 1906 году о широкой программѣ новаго судостроенія, которую, будто бы, Россія предполагала предпринять, но, повидимому, попытка эта не имѣла успѣха [72]).

Италія.

Главная цѣль Италіанскаго Правительства состоитъ въ обладаніи флотомъ такой силы, который сдѣлалъ бы эту страну желательнымъ союзникомъ сильной державы, если бы таковая принуждена была бы къ военнымъ операціямъ въ Средиземномъ морѣ. Таково было заявленіе г-на Arlotta, докладчика при послѣднихъ обсужденіяхъ италіанскаго морского бюджета, и нѣтъ сомнѣнія, что подобнымъ

[72]) Различныя неточности въ свѣдѣніяхъ о нашемъ флотѣ намѣренно оставлены при переводѣ почти безъ поправокъ и оговорокъ, ради интереса ко мнѣнію о немъ иностранцевъ.

Примѣчаніе переводчика.

флотомъ Италія обладаетъ въ настоящее время. Въ немъ насчитывается десять линейныхъ кораблей, возраста моложе двадцати лѣтъ, изъ которыхъ три типа „Vittorio Emanuele“ (четвертый—въ постройкѣ) [73]) представляютъ собою, для ихъ размѣровъ, превосходнѣйшія суда изъ существующихъ въ любомъ флотѣ. При водоизмѣщеніи всего лишь въ 12.625 метрическихъ тоннъ, эти корабли имѣютъ по два 12″ и по двѣнадцати 8″ орудій, защищены броней отъ 4″ до 10″ толщиною и легко даютъ скорость въ 22 узла.

По новой программѣ судостроенія на 1907—8 г., предполагается начало постройки еще четырехъ линейныхъ кораблей, которые, по имѣемымъ свѣдѣніямъ, будутъ въ 16.000 тоннъ водоизмѣщенія и будутъ имѣть каждый по восьми 12″ орудій, установленныхъ на томъ же принципѣ, какъ и у британскихъ броненосныхъ крейсеровъ типа „Inflexible“, т. е. съ возможностью сосредоточенія всѣхъ крупныхъ орудій для стрѣльбы по той же цѣли на любой бортъ.

Въ италіанскомъ флотѣ, кромѣ того, имѣется теперь шесть броненосныхъ крейсеровъ съ сильнымъ артиллерійскимъ вооруженіемъ, но слабыми скоростями хода 17—19 узловъ и четыре улучшеннаго типа въ постройкѣ; два будутъ закончены въ 1908 году, одинъ въ 1909 и одинъ въ 1910 году. Эти суда, извѣстные подъ названіемъ типа „San Giorgio“ [74]), имѣютъ водоизмѣщеніе въ 9.830 тоннъ, вооружены каждый четырьмя 10″ орудіями и восемью 8″ и, имѣя броневой поясъ толщиною въ 8″, будутъ обладать скоростью хода въ 22,5 узла [75]).

---

[73]) „Vittorio Emanuele“, „Regina Elena“, „Roma“, „Napoli“.

[74]) „San Giorgio“, „San Marco“, „Pisa“, „Amalfi“.

[75]) Не безъинтересно сравнить данныя этихъ крейсеровъ съ элементами нашего „Рюрика“, который такъ расхваливается англи-

Остальныя силы италіанскаго флота состоятъ изъ трехъ крейсеровъ-развѣдчиковъ, двухъ минныхъ заградителей, двѣнадцати подводныхъ лодокъ, двадцати восьми эскадренныхъ миноносцевъ, сорока двухъ мореходныхъ миноносцевъ и восьми миноносцевъ меньшихъ размѣровъ. Кромѣ того имѣется еще нѣкоторое число устарѣвшихъ судовъ, предназначеныхъ для прибрежной службы.

Австро-Венгрія.

Несмотря на небольшіе размѣры своего флота, Австро-Венгрія имѣетъ въ его составѣ нѣсколько весьма полезныхъ судовъ. Таковыми, прежде всего, являются девять вполнѣ готовыхъ линейныхъ кораблей. изъ которыхъ три имѣютъ водоизмѣщеніе въ 10.600 тоннъ и вооружены каждый по четыре 9,4″ и по двѣнадцати 7,6″ орудій; три при водоизмѣщеніи въ 8.340 тоннъ имѣютъ по три 9,4″ и по двѣнадцати 6″ пушекъ и остальные три, водоизмѣщенія въ 5.600 тоннъ, обладаютъ каждый по четыре 9,4″ и по шести 6″ орудій. Въ дополненіе къ нимъ имѣется три броненосца и пять бронепалубныхъ крейсеровъ, семь минныхъ канонерскихъ лодокъ и сорокъ девять эскадренныхъ и прочихъ миноносцевъ. Кромѣ того имѣется шесть мониторовъ для службы на Дунаѣ, вооруженныхъ 4,7″ орудіями.

Въ постройкѣ для австро-венгерскаго флота находятся въ настоящее время три линейныхъ корабля, которые, при водоизмѣщеніи въ 15.000 тоннъ, будутъ имѣть главное артиллерійское вооруженіе изъ четырехъ 12″ и восьми 9,4″ орудій каждый при скорости хода въ 20 узловъ. Закончены по-

---

чанами. При этомъ надо замѣтить, что стоимость судовъ одного и того же типа примѣрно пропорціональна ихъ водоизмѣщеніямъ.

Примѣчаніе переводчика.

стройкой эти корабли будутъ по одному въ годъ въ теченіе періода 1910—12. Кромѣ этихъ судовъ, для флота этой страны еще строится лишь нѣсколько миноносцевъ [76]).

Испанія.

Только десять лѣтъ спустя послѣ Испано-Американской войны Испанія начала думать о возсозданіи своего флота, причемъ нельзя пока сказать, каковы будутъ дальнѣйшія намѣренія этой страны въ данномъ направленіи. Въ 1907 году была назначена особая Комиссія Морскихъ Реформъ, по отчету которой предположенъ расходъ въ 198.654.000 пезетъ (£ 7.940.000) на возсозданіе флота и связанные съ этимъ расходы.

Сумма эта была распредѣлена слѣдующимъ образомъ: на приведеніе военнаго порта въ Ферролѣ въ состояніе, соотвѣтствующее современнымъ требованіямъ — 11.450.000 пезетъ; на устройство пороховыхъ погребовъ, складовъ, пристаней и т. п. въ Картагенѣ — 370.040 пезетъ; на постройку новаго бассеейна для судовъ въ Лакаррагѣ — 3.184.000 пезетъ; на постройку нѣкотораго числа мелкихъ портовыхъ судовъ и пароходовъ для обслуживанія названныхъ трехъ портовъ, на постройку минныхъ судовъ и на безпроволочный телеграфъ — 3.120.000 пезетъ. На постройку трехъ линейныхъ кораблей по 15.000 тоннъ каждый — 135.000.000 пезетъ. На постройку трехъ эскадренныхъ миноносцевъ и трехъ подводныхъ лодокъ — 10.300.000 пезетъ; на постройку двадцати четырехъ миноносцевъ — 6.080.000 пезетъ; на окончаніе работъ

---

[76]) Кромѣ того находятся въ постройкѣ—крейсеръ-развѣдчикъ въ 3.500 тоннъ и три подводныя лодки, двѣ въ Полѣ и одна въ Килѣ на заводѣ Germania (Круппа).

Примѣчаніе переводчика.

по постройкѣ крейсеровъ „Reina Regente“ и „Cataluna“ и четырехъ канонерскихъ лодокъ, или судовъ для береговой службы, а также на разные непредусмотрѣнные расходы—11.150.000 пезетъ.

Программа эта получила утвержденіе.

Бразилія.

Включеніе Бразиліи въ число, хотя и менѣе значительныхъ, но, все же, заслуживающихъ вниманія морскихъ державъ всецѣло обязано пока еще остающемуся необъяснимымъ факту заказа Правительствомъ этой страны двухъ линейныхъ кораблей въ 21.000 тоннъ водоизмѣщенія, постройка которыхъ поручена двумъ англійскимъ фирмамъ. Говоря объ этихъ корабляхъ, изъ которыхъ одинъ строится на заводѣ Armstrong, Whitworth & Co, а другой на верфи Vickers Sons & Maxim, газета Times въ одномъ изъ ея недавнихъ нумеровъ, сообщаетъ слѣдующее: „Нѣсколько времени тому назадъ циркулировали слухи о томъ, что предполагается, будто бы, вооружать послѣдующіе линейные корабли, строющіеся по типу броненосца „Dreadnought“, орудіями калибра въ 13,5″ вмѣсто 12-ти дюймовыхъ. Было извѣстно, что подобныя орудія изготовляются. Теперь же выясняется, что эти пушки предназначаются для двухъ бразильскихъ линейныхъ кораблей . . . . . . Орудія эти изготовляются фирмой Армстронга. Фактомъ этимъ отмѣчается страшный шагъ впередъ въ судостроеніи и вооруженіи современныхъ кораблей. Пробивная сила снаряда, выстрѣленнаго изъ подобнаго орудія, больше, нежели какого либо снаряда любого орудія, находящагося нынѣ въ употребленіи. Орудія эти будутъ установлены въ спеціальныхъ барбетахъ и притомъ такъ, что всѣ четыре будутъ имѣть возможность быть сосредоточенными по той

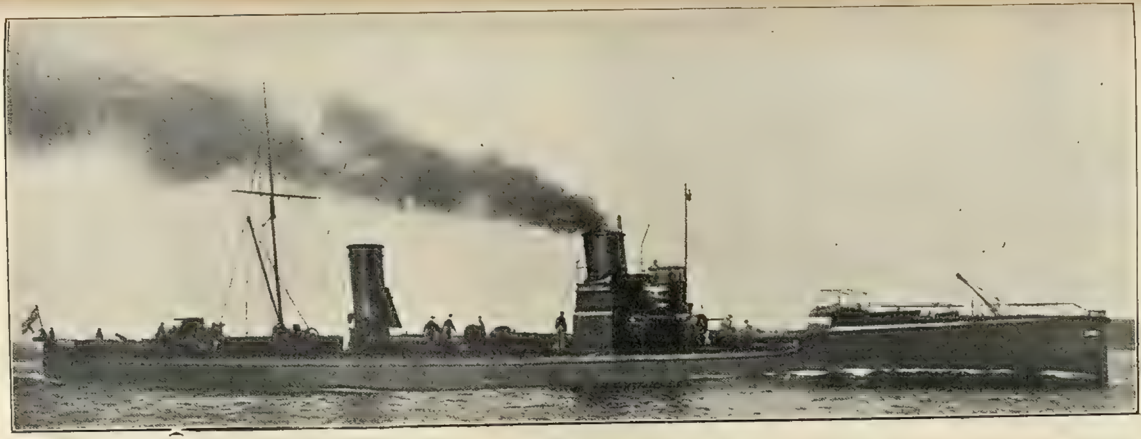
же цѣли на любой бортъ . . . . . . Корабли эти будутъ въ 21.000 тоннъ водоизмѣщенія, и, при ширинѣ въ 84 фута, ихъ длина будетъ исключительно велика. Фирма Виккерсъ строитъ механизмы обоихъ этихъ судовъ. Машины будутъ обыкновеннаго поршневого типа и должны развить 23.000 индикаторныхъ силъ".

Нѣтъ нужды упоминать о томъ, что немногіе лишь могутъ вѣрить тому, чтобы суда эти когда-либо достигли какого-нибудь южно-американскаго порта. Мнѣніе большинства занято скорѣе вопросомъ: въ чьи же руки, окончательно, попадутъ эти корабли. Во всякомъ случаѣ, они представятъ тогда значительное прибавленіе къ силѣ любого флота [77]).

---

[77]) По имѣемымъ весьма достовѣрнымъ свѣдѣніямъ, все что изложено здѣсь объ артиллерійскомъ вооруженіи сихъ бразильскихъ броненосцевъ недостаточно точно. Имѣются данныя полагать, что корабли эти будутъ вооружены каждый 12″ орудіями, расположенными попарно въ шести барбетахъ на каждомъ броненосцѣ.

Примѣчаніе переводчика.



Германскій эскадренный миноносецъ „S. 125"
Скорость хода 29,5 узла. Имѣетъ тюрбины Парсона

Англійскій эскадренный миноносецъ „Tartar"
Максимальная скорость хода 37,037 узла. Имѣетъ тюрбина Парсона

Приложенie I.

Англiйскiе и германскiе броненосные суда.
(Вполнѣ законченные постройкой).
Точно къ Маю 1908 года.

Англiйскiе линейные корабли.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщенie.	Главное артиллерiйское вооруженie.
1906	„Dreadnought"	17,900	Десять 12″.
1906	„Lord Nelson"	16,500	Четыре 12″ и десять 9″,2.
1906	„Agamemnon"		
1905	„Hibernia"	16,350	Четыре 12″, четыре 9″,2 и десять 6″.
1905	„Africa"		
1904	„Britannia"		
1904	„New-Zealand"		
1903	„Dominion"		
1903	„King. Edward VII"		
1903	„Hindustan"		
1903	„Commonwealth"		
1903	„Triumph"	11,800	Четыре 10″ и четырнадцать 7″,5.
1902	„Swiftsure"		
1901	„Duncan"	14,000	Четыре 12″ и двѣнадцать 6″.
1901	„Cornwallis"		
1901	„Exmouth"		
1901	„Russel"		
1901	„Albemarle"		
1902	„Queen"	15,000	Четыре 12″ и двѣнадцать 6″.
1902	„Prince of Wales"		
1899	„Venerable"		
1899	„London"		
1899	„Bulwark"		
1899	„Implacable"		

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1898	„Irresistible“	15,000	Четыре 12″ и двѣнадцать 6″.
1898	„Formidable“		
1899	„Vengeance“	12,950	Четыре 12″ и двѣнадцать 6″.
1899	„Glory“		
1898	„Albion“		
1898	„Ocean“		
1898	„Goliath“		
1897	„Canopus“		
1896	„Illustrious“	14,900	Четыре 12″ и двѣнадцать 6″.
1896	„Caesar“		
1896	„Hannibal“		
1896	„Mars“		
1895	„Jupiter“		
1895	„Victorious“		
1895	„Prince George“		
1895	„Majestic“		
1894	„Magnificent“		
1892	„Royal Oak“	14,150	Четыре 13″ 5 и десять 6″.
1892	„Revenge“		
1892	„Resolution“		
1892	„Ramillies“		
1892	„Repulse“		
1891	„Empress of India“ . . .		
1891	„Royal Sovereign“		
1891	„Hood“		
1892	„Centurion“	10,500	Четыре 10″ и десять 6″.
1892	„Barfleur“		
1888	„Nile“	11,900	Четыре 13″.5 и шесть 6″.
1877	„Trafalgar“		

Германскіе линейные корабли.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1905	„Hannover“	13,200	Четыре 11″ и четырнадцать 6″,7.
1905	„Pommern“		
1904	„Deutschland“		
1904	„Lothringen“	13,200	Четыре 11″ и четырнадцать 6″,7.
1903	„Elsass“		
1903	„Preussen“		
1903	„Hessen“		
1902	„Braunschweig“		
1901	„Schwaben“	11,830	Четыре 9″,4 и восемнадцать 5″,9.
1901	„Mecklenburg“		
1901	„Zähringen“		
1901	„Wettin“		
1900	„Wittelsbach“		
1900	„Kaiser Barbarossa“	11,150	Четыре 9″,4 и восемнадцать 5″,9. [78]), [79]).
1899	„Kaiser Karl der Grosse“		
1899	„Kaiser Wilhelm der Grosse“		
1897	„Kaiser Wilhelm II“		
1896	„Kaiser Friedrich III“		
1892	„Wörth“	10,060	Шесть 11″ и восемь 4″,1.
1891	„Brandenburg“		
1891	„Weissenburg“		
1891	„Kurfürst Friedrich-Wilhelm“		

[78]) Въ оригиналѣ, при приведеніи въ этой графѣ свѣдѣній о главномъ артиллерійскомъ вооруженіи германскихъ судовъ вездѣ неточно указанъ 6″ калибръ вмѣсто 5″,9.

Примѣчаніе переводчика.

[79]) Съ этихъ линейныхъ кораблей теперь постепенно снимаютъ по четыре 5″,9 орудія.

Германскіе броненосцы береговой обороны [80]).

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1895	„Aegir“	4150	Три 9″,4 орудія.
1894	„Odin“		
1893	„Hagen“		
1892	„Hildebrand“		
1892	„Heimdall“		
1891	„Frithjof“		
1890	„Beowulf“		
1889	„Siegfried“		
1880	„Baden“	7370	Шесть 10″,2 орудій.
1878	„Württemberg“		
1878	„Bayern“		
1877	„Sachsen“		
1884	„Oldenburg“	5200	Восемь 9″,4 орудій.

[80]) Боевая цѣнность этихъ броненосцевъ береговой обороны весьма мала, хотя при военныхъ дѣйствіяхъ, ограниченныхъ райономъ Нѣмецкаго моря, и эти корабли могутъ оказаться не безполезными.

Английскіе броненосные крейсера.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1907	„Inflexible“			
1907	„Invincible“	17,250	25,0	Восемь 12″ орудія.
1907	„Indomitable“			
1907	„Defence“			
1906	„Minotaur“	14,600	23,0	Четыре 9″,2 и десять 7″,5 орудія.
1906	„Shannon“			
1905	„Warrior“			
1905	„Achilles“	13,550	22,3	Шесть 9″,2 и четыре 7″,5 орудія.
1905	„Natal“			
1905	„Cochrane“			
1904	„Duke of Edinburgh“	13,550	22,3	Шесть 9″,2 и десять 6″ орудій.
1904	„Black Prince“			
1904	„Devonshire“			
1904	„Argyll“			
1904	„Roxburgh“	10,850	22,3	Четыре 7″,5 и шесть 6″ орудій.
1903	„Carnarvon“			
1903	„Hampshire“			
1903	„Antrim“			
1903	„Suffolk“			
1902	„Cornwall“			
1902	„Cumberland“			
1902	„Berwick“			
1902	„Donegal“	9800	23,0	Четырнадцать 6″.
1902	„Lancaster“			
1901	„Bedford“			
1901	„Monmouth“			
1901	„Essex“			
1901	„Kent“			
1901	„Drake“			
1901	„King Alfred“	14,100	23,0	Два 9″,2 и шестнадцать 6″ орудій.
1901	„Leviathan“			
1901	„Good Hope“			
1901	„Bacchante“			
1901	„Euryalus“			
1900	„Aboukir“	12,000	21,0	Два 9″,2 и двѣнадцать 6″ орудій.
1900	„Hogue“			
1899	„Cressy“			
1899	„Sutlej“			

Германскіе броненосные крейсера.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1906	„Scharnhorst“	11,600	25,5	Восемь 8″,2 и шесть 5″,9 орудій.
1906	„Gneisenau“			
1904	„Yorck“	9500 [81]	21,5[81]	Четыре 8″,2 и десять 5″,9 орудій.
1903	„Roon“			
1902	„Friedrich-Karl“	9000 [81]	20,5[81]	
1901	„Prinz Adalbert“			
1900	„Prinz Heinrich“	8930	20,0	Два 9″,4 и десять 5″,9 орудій.
1897	„Fürst Bismarck“	10,700	19,0	Четыре 9″,4 и двѣнадцать 5″,9 ор.

[81]) Въ оригиналѣ неточно указано всѣмъ четыремъ броненоснымъ крейсерамъ „Yorck“, „Roon“, „Friedrich-Karl“ и „Prinz Adalbert“ общее водоизмѣщеніе въ 9050 тоннъ и одинаковая для всѣхъ скорость въ 21,0 узелъ. Также и въ графѣ артиллерійскаго вооруженія показаны 6″ орудія, которыхъ въ германскомъ флотѣ не имѣется вовсе, а существуютъ лишь 15-ти сантиметровыя, каковая мѣра, при переводѣ на дюймы, равна 5″,906.

Примѣчаніе переводчика.

Приложеніе II.

Неброненосные и минные суда англійскаго флота.
Вполнѣ законченные постройкой. (Май 1908 г.).

Бронепалубные крейсера.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1895	„Powerful"	14,200	22,0	Два 9″,2 и шестнадцать 6″ орудій.
1895	„Terrible"			
1898	„Argonaut"	11,000	20,5	Шестнадцать 6″ ор.
1898	„Ariadne"			
1898	„Amphitrite"			
1898	„Spartiate"			
1897	„Andromeda"			
1897	„Europa"			
1897	„Niobe"			
1896	„Diadem"			
1892	„St. George" [82])	7,350	19,0	Два 9″,2 и десять 6″ орудій.
1892	„Gibraltar"			
1892	„Grafton"			
1892	„Theseus"			
1891	„Endymion"			
1891	„Hawke"			
1890	„Edgar"			

[82]) Предполагается къ перестройкѣ въ плавучую базу для эскадренныхъ миноносцевъ.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоиз-мѣщеніе.	Ско-рость.	Главное артиллерій-ское вооруженіе.
1892	„Crescent“	7.700	19,0	Одно 9″,2 и двѣнадцать 6″ орудій.
1891	„Royal Arthur“			
1897	„Vindictive“	5,750	19,0	Десять 6″ орудій.
1896	„Arrogant“			
1896	„Furious“			
1896	„Gladiator“ [53])			
1902	„Challenger“	5,900	21,0	Одиннадцать 6″ ор.
1902	„Encounter“			
1898	„Hermes“	5,600	20,0	Одиннадцать 6″ ор.
1898	„Hyacinth“			
1898	„Highflyer“			
1896	„Dido“	5,600	19,5	Одиннадцать 6″ ор.
1896	„Doris“			
1896	„Isis“			
1895	„Talbot“			
1895	„Venus“			
1895	„Minerva“			
1895	„Juno“			
1895	„Diana“			
1894	„Eclipse“			
1893	„Astraea“	4,360	19,5	Два 6″ и восемь 4″7 орудій.
1893	„Cambrian“			

[53]) Погибъ 12 Апрѣля 1908 года отъ столкновенія съ сѣверо-американскимъ коммерческимъ пароходомъ „St. Paul“.

Примѣчаніе переводчика.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1893	„Charybdis"			
1893	„Flora"			
1893	„Forte"	4,360	19,5	Два 6″ и восемь 4″,7 орудій.
1893	„Fox"			
1893	„Hermione"			
1891	„Aeolus"			
1891	„Brilliant"			
1891	„Indefatigable"			
1891	„Scylla"			Два 6″ и шесть 4″,7 орудій.
1891	„Sappho"	3,400	17,0	
1890	„Latona"			
1890	„Terpsichore"			
1890	„Sirius"			
1904	„Diamond"			
1904	„Sapphire"	3,000	21,8	Двѣнадцать 4″ ор.
1903	„Amethyst"[84])			
1903	„Topaze"			
1900	„Pandora"			
1899	„Pioneer"			
1898	„Prometheus"			
1898	„Psyche"	2,135	20,5	Восемь 4″ орудій.
1397	„Perseus"			
1897	„Pyramus"			
1897	„Pegasus"			

[84]) Имѣетъ двигателемъ тюрбины Парсона.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе
1896	„Proserpine“	2,135	20,5	Восемь 4″ орудій.
1896	„Pelorus“			
1889	„Barham“	1,830	20,0	Шесть 4″,7 оруд.

Крейсера-развѣдчики.

1905	„Skirmisher“	2,940	25,0	Десять 12-ти фунтовыхъ пушекъ.
1904	„Adventure“	2,670		
1904	„Attentive“	2,670		
1904	„Forward“	2,850		
1904	„Foresight“	2,850		
1904	„Pathfinder“	3,000		
1904	„Patrol“	2,950		
1904	„Sentinel“	2,940		

Плавучія базы для миноносцевъ.

1889	„Vulcan“ [85])	6,620	20,0	Восемь 4″,7 орудій.
1878	„Hecla“ [85])	6,400	12,0	Семь 4″,7 орудій.
1978	„Tyne“	3,560	—	—

Бронепалубные крейсера „Blake“ и „Blenheim“ въ 9000 тоннъ водоизмѣщенія, обладающіе скоростью хода въ 21,5 узла и спуска 1889 и 1890 годовъ, соотвѣтственно, перестроены и служатъ также плавучими базами для эскадренныхъ миноносцевъ. Какъ о томъ упомянуто выше, предполагается начать работы по перестройкѣ подобнымъ же образомъ и для той же цѣли и бронепалубнаго крейсера „St. George“.

[85]) Въ оригиналѣ не были указаны скорости хода и вооруженіе этихъ судовъ. *Примѣчаніе переводчика.*

Эскадренные миноносцы.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1907	„Afridi“ [86]) . . .	790	33,0	На пріемныхъ испытаніяхъ всѣ превысили свои контрактныя скорости. Миноносецъ „Tartar“ побилъ всемірный рекордъ, давъ наибольшую скорость, когда либо достигнутую судномъ, равную 37,037 узла. Всѣ эти миноносцы жгутъ лишь жидкое топливо и имѣютъ тюрбины.
1907	„Cossack“ [86]) . . .			
1907	„Ghurka“ [86]) . . .			
1907	„Mohawk“ [86]) . .			
1907	„Tartar“ [86]) . . .			
1905	„Colne“	600	25,5	Эти миноносцы, благодаря тому, что носятъ имена англійскихъ рѣкъ извѣстны подъ названіемъ „рѣчныхъ“ миноносцевъ. Они представляютъ собой превосходныя суда по отношенію къ мореходности и, по своей надежности, не менѣе быстроходны, нежели прочіе 30-ти узловые миноносцы, будучи, въ то же время, гораздо болѣе солидной постройки и несравненно болѣе удобными въ смыслѣ обитаемости. Запасъ ихъ топлива равенъ 130 тоннамъ угля, что
1905	„Gala“ [87])			
1905	„Garry“			
1905	„Ness“			
1905	„Nith“			
1905	„Ouse“			
1905	„Swale“			
1905	„Wear“			
1904	„Boyne“			
1904	„Chelmer“			
1904	„Doon“			
1904	„Kale“			
1904	„Rother“			
1904	„Liffey“			

[86]) Имѣютъ тюрбинные двигатели.

[87]) Погибъ 14 Апрѣля 1908 года отъ столкновенія съ крейсеромъ-развѣдчикомъ „Attentive“.

Примѣчаніе переводчика.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1904	„Moy“	600	25,5	даетъ имъ районъ дѣйствія при экономическомъ ходѣ до 2000 морскихъ миль. Артиллерійское ихъ вооруженіе состоитъ изъ четырехъ 12-фунтовыхъ пушекъ (первоначально было изъ одного 12-ти фунтоваго и пяти 6-ти фунтовыхъ) на каждомъ. На каждомъ по два 45-ти сантиметровыхъ минныхъ аппарата, какъ и у миноносцевъ типа „Tartar“.
1904	„Ure“			
1904	„Derwent“	550	25,5	
1904	„Ribble“			
1904	„Jed“			
1903	„Eden“ [88])			
1903	„Exe“			
1903	„Itchen“			
1903	„Usk“			
1903	„Teviot“			
1903	„Ettrick“			
1903	„Foyle“			
1903	„Erne“			
1903	„Arun“			
1903	„Blackwater“ . . .			
1903	„Cherwell“			
1903	„Dee“			
1903	„Kennet“			
1903	„Waveney“			
1903	„Welland“			
1902	„Velox“ [88])	440	27	

[88]) Имѣютъ тюрбинные двигател .

Болѣе старые эскадренные миноносцы.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1901	„Arab“	470	30,0	Хотя номинальной скоростью всѣхъ этихъ миноносцевъ считается 30 узловъ, а нѣкоторыхъ изъ нихъ даже и болѣе, какъ то видно изъ этой таблицы, но, на самомъ дѣлѣ, максимальная скорость въ открытомъ морѣ лишь у немногихъ изъ нихъ достигаетъ 27 — 28 узловъ, въ среднемъ же, для всѣхъ ихъ слѣдуетъ считать максимальною скоростью хода въ от-
1901	„Vixen“	400	30,0	
1901	„Syren“	390	30,0	
1901	„Lively“			
1901	„Roebuck“	385	30,0	
1901	„Sprightly“			
1901	„Success“			
1901	„Thorn“			
1901	„Tiger“ [89])	380	30,0	
1901	„Vigilant“			
1901	„Myrmidon“ . . .	370	30,0	
1901	„Ostrich“			
1901	„Orwell“	360	30,0	
1901	„Recruit“	350	30,0	
1901	„Kangaroo“	335	30,0	
1901	„Bullfinch“			
1901	„Electra“			
1901	„Falcon“	300	30,0	
1901	„Leven“			
1900	„Greyhoud“ . . .	385	30,0	
1900	„Racehorse“ . . .			

[89]) Погибъ 20 Марта 1908 года отъ столкновенія съ броненоснымъ крейсеромъ „Berwick“. *Примѣчаніе переводчика.*

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1899	„Peterel“	370	30,0	крытомъ морѣ не болѣе 23 узловъ. Артиллерійское вооруженіе всѣхъ этихъ миноносцевъ состоитъ изъ одного 12 фунтоваго орудія и пяти 6-ти фунтовыхъ пушекъ, кромѣ миноносца „Taku“, который вооруженъ лишь шестью 3-хъ фунтовыми пушками. Этотъ послѣдній миноносецъ типа и постройки Шихау и взятъ у китайцевъ во время усмиренія боксерскаго
1899	„Lee“	365	30,0	
1899	„Stag“	320	30,0	
1898	„Albatross“ . . .	430	32,0	
1898	„Spiteful“	365	30,0	
1898	„Cynthia“	355	30,0	
1898	„Mermaid“			
1898	„Kestrel“	350	30,0	
1898	„Dove“	345	30,0	
1898	„Vulture“			
1898	„Coquette“	335	30,0	
1898	„Cygnet“			
1898	„Taku“	305	31,0	
1897	„Express“	465	31,0	
1897	„Fawn“	360	30,0	
1897	„Flirt“			
1897	„Flying Fish“ . . .			
1897	„Bittern“	355	30,0	
1897	„Cheerful“			
1897	„Fairy“			
1897	„Gipsy“			
1897	„Osprey“			
1897	„Panther“			

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1897	„Seal“	355	30,0	возстанія. На всѣхъ этихъ миноносцахъ, какъ и на предыдущихъ имѣется по два минныхъ аппарата.
1897	„Wolf“			
1897	„Leopard“	350	30,0	
1897	„Sylvia“			
1897	„Violet“			
1896	„Bat“	360	30,0	
1896	„Crane“			
1896	„Otter“			
1896	„Whiting“			
1896	„Avon“	355	30,0	
1896	„Earnest“			
1896	„Griffon“			
1896	„Locust“			
1896	„Thrasher“			
1896	„Virago“			
1896	„Star“	350	30,0	
1896	„Brazen“	315	30,0	
1896	„Angler“	310	30,0	
1896	„Fame“			
1896	„Foam“			
1896	„Mallard“			
1895	„Quail“	355	30,0	
1895	„Desperate“ . . .	310	30,0	

Самые старые эскадренные миноносцы.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1895	„Teazer“	320	27,0	Въ сущности, всѣ эти миноносцы уже совершенно устарѣли, и ни одинъ изъ нихъ не находится въ постоянномъ плаваніи. Хотя номинально ихъ полною скоростью и считается ходъ въ 27 узловъ, но, на самомъ дѣлѣ ихъ максимальною скоростью въ открытомъ морѣ никакъ нельзя считать болѣе 20—21 узла. Артиллерійское ихъ вооруженіе состоитъ изъ одного 12-ти фунтоваго и пяти 3-хъ фунтовыхъ пушекъ на каждомъ.
1895	„Wizard“			
1895	„Zebra“	310	27,0	
1895	„Salmon“	305	27,0	
1895	„Snapper“			
1895	„Opossum“	295	27,0	
1895	„Ranger“			
1895	„Spitfire“			
1895	„Sunfish“			
1895	„Swordfish“			
1895	„Fervent“	275	27,0	
1895	„Handy“			
1895	„Hart“			
1895	„Hunter“			
1895	„Janus“			
1895	„Lightning“			
1895	„Porcupine“			
1895	„Zephyr“			
1895	„Bruizer“	265	27,0	
1895	„Hardy“	260	27,0	
1895	„Haughty“			

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1895	„Dasher"	255	27,0	кромѣ миноносцевъ „Banshee" „Contest", „Daring", „Dragon", „Ferret", „Havock" „Hornet" и „Lynx", на которыхъ на двѣ 3-хъ фунтовыя пушки меньше. Минныхъ 45-ти сантиметровыхъ аппаратовъ на этихъ миноносцахъ по два на каждомъ, кромѣ миноносцевъ „Daring", „Havock", Ferret", „Hornet" и „Lynx", на которыхъ имѣется по три минныхъ аппарата.
1894	„Conflct"	320	27,0	
1894	„Banshee"	290	27,0	
1894	„Contest"			
1894	„Dragon"			
1894	„Lynx"	280	27,0	
1894	„Rocket"			
1894	„Shark"			
1894	„Surly"			
1894	„Charger"	270	27,0	
1894	„Hasty"			
1894	„Ardent"	265	27,0	
1894	„Boxer"			
1894	„Starfish"			
1894	„Sturgeon"			
1893	„Ferret"	280	27,0	
1893	„Daring"	260	27,0	
1893	„Havock"	240	27.0	
1893	„Hornet"			

Миноносцы.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1906	Съ № 1 по № 12.	225	26,0	Строились подъ первоначальнымъ названіемъ „прибрежныхъ истребителей“; вооружены каждый двумя 12-ти фунтовыми пушками и двумя 45 см. минными аппаратами. Имѣютъ двигателями тюрбины и отапливаются нефтью.
1901-3	№№ 98 и 99 и съ № 107 по № 117.	180—200	25,0	Вооружены каждый тремя 12-ти фунтовыми пушками и тремя 45-ти сантиметровыми минными аппаратами.
1893-5	Съ № 89 по № 97.	100—130	22,0	Вооружены каждый тремя 12-ти фунтовыми пушками и тремя 45-ти сантиметровыми минными аппаратами.

Кромѣ того имѣется еще 47 старыхъ миноносцевъ, уже не имѣющихъ никакой боевой цѣнности, построенныхъ за время съ 1884 по 1890 годъ, съ водоизмѣщеніями отъ 60 до 85 тоннъ и скоростями отъ 15 до 18 узловъ.

Подводныя лодки.

Года постройки.	Число.	Классъ.	Полное водоизмѣщеніе.	Скорости надвод. / подвод.	Число минныхъ аппар.	Районъ надводнаго плаванія.
1901-2	5	Holland'a . . .	120	8	1	—
1903	4	A_1 — A_4 . . .	180	$\frac{11}{7}$	2	1000 миль.
1904-6	9	A_5 — A_{13} . . .	204	$\frac{11{,}5}{7}$	2	1000 „
1905-6	11	B_1 — B_{11} . . .	313	$\frac{13}{8}$	2	1500 „
1905-7	18	C_1 — C_{18} . . .	320	$\frac{14}{9}$	2	1500 „

Старые крейсера „Thames“, „Forth“, „Mercury“ и „Bonaventure“ перестроены въ мореходныя матки для подводныхъ лодокъ.

Минные заградители.

Крейсера „Iphigenia“ и „Thetis“ спеціально приспособлены для быстрой постановки минъ загражденія. Предполагается начать работы по приспособленію для той же цѣли крейсеровъ „Apollo“, „Melampus“ и „Intrepid“.

Суда малаго значенія.

Нижеслѣдующія суда, хотя и не имѣющія никакой дѣйствительной боевой цѣнности, оставлены въ спискахъ судовъ флота по разнымъ причинамъ, и въ военное время могутъ оказаться полезными для исполненія обязанностей второстепеннаго или вспомогательнаго значенія.

Посыльныя суда.

„Cadmus", „Clio", „Espiègle", и „Shearwater". Водоизмѣщеніе въ 1070 тоннъ, скорость 13 узловъ. артиллерійское вооруженіе изъ шести 4″ пушекъ.

„Alacrity" — 1700 тоннъ; 15 узловъ хода; десять 6-ти фунтовыхъ пушекъ.

„Sphinx" (колесный пароходъ для службы въ Персидскомъ заливѣ)—1100 тоннъ водоизмѣщенія, ходъ 12 узловъ, артиллерійское вооруженіе изъ одного 6″ орудія и шести 4″ пушекъ.

„Torch"—водоизмѣщеніе 960 тоннъ, ходъ 13 узловъ, артиллерія въ шесть 4″ пушекъ.

Канонерскія лодки.

„Bramble", „Britomart", „Dwarf" и „Thistle"—водоизмѣщеніе 700 тоннъ, ходъ 13 узловъ, артиллерія—двѣ 4″ пушки.

„Lapwing" и „Redbreast"—водоизмѣщеніе 800 тоннъ, ходъ 13 узловъ, артиллерія — шесть 4″ пушекъ.

Минныя канонерскія лодки.

„Dryad", „Halcyon", „Harrier", „Hazard" и „Hussar". Водоизмѣщеніе 1070 тоннъ, скорость 17 узловъ, вооруженіе—два 4″,7 орудія и пять 45 см. минныхъ аппаратовъ на каждой.

„Gossamer“, „Seagull“, „Sharpshooter“, „Skipjack“, „Spanker“, „Speedwell“, „Circe“. „Hebe“, „Jason“, „Leda“, „Niger“ и „Speedy“. Водоизмѣщеніе 700—800 тоннъ, скорость 15 узловъ, артиллерія—два 4″,7 орудія. Минные аппараты 35-ти сантиметровые, на первыхъ шести лодкахъ ихъ по пяти, на остальныхъ же—по три.

Рѣчныя канонерскія лодки.

„Kinsha“, „Nightingale“, „Robin“, „Sandpiper“. „Snipe“, „Teal“. „Moorhen“, „Widgeon“, „Woodcock“ и „Woodlark“. Водоизмѣщеніе отъ 85 до 180 тоннъ, скорость отъ 8-ми до 12-ти узловъ. Вооруженіе состоитъ изъ мелкихъ пушекъ и пулеметовъ.

Кромѣ того сохранено нѣкоторое число старыхъ желѣзныхъ канонерокъ для боновыхъ загражденій различныхъ военныхъ портовъ и прочихъ средствъ обезпеченія флота, находящагося въ портахъ. отъ минныхъ атакъ.

Вспомогательныя суда.

„Assistance“	транспортъ - мастерская, 9600 тоннъ водоизмѣщенія, приписанъ къ Флоту Канала.
„Cyclops“	транспортъ-мастерская, 11,300 тоннъ водоизмѣщенія, приписанъ къ „Отечественному“ Флоту.
„Aquarius“	транспортъ - водопрѣснитель, 3660 тоннъ водоизмѣщенія, приписанъ къ Флоту Канала.
„Maine“	госпитальное судно, 4540 тоннъ водоизмѣщенія, приписанъ къ Флоту Средиземнаго моря.
„Petroleum“ „Isla“ . . . „Khaki“. .	транспорты для перевозки нефти.

Приложеніе III.

Неброненосные и минные суда германскаго флота.
Вполнѣ законченные постройкой. (Май 1898 г.).

Бронепалубные крейсера.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1907	„Stettin[91])	3,420	23,5	Десять 4",1 оруд.
1906	„Stuttgart"			
1906	„Nürnberg"			
1905	„Königsberg"			
1905	„Leipzig"	3,250	23,0	Десять 4",1 оруд.
1905	„Danzig"			
1904	„Lübeck"[91])			
1904	„München"			
1903	„Berlin"			
1903	„Hamburg"			
1903	„Bremen"			
1902	„Frauenlob"	2,715	21,5	Десять 4",1 оруд.
1902	„Arcona"			
1902	„Undine"			

[91]) Имѣютъ тюрбинные двигатели.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1900	„Thetis"	2,650	21,0	Десять 4",1 оруд.
1900	„Ariadne"			
1900	„Amazone"			
1900	„Medusa"			
1899	„Nymphe"			
1899	„Niobe"			
1898	„Gazelle"			
1898	„Hansa"[92])	5,880	19,0	Два 8",2 и восемь 5",9 орудій.
1897	„Vineta"[93])			
1897	„Hertha"[92])	5,650	19,0	Два 8".2 и восемь 5",9 орудій.
1897	„Freya"[92])			
1897	„Victoria Luise"[92])			
1893	„Gefion"	3,770	20,0	Десять 4",1 оруд.
1892	„Kaiserin Augusta"	6,300	20,5	Двѣнадцать 5",9 ор.
1888	„Irene"	4,300	18,0	Четыре 5",9 и восемь 4",1 орудій.
1887	„Prinzess Wilhelm"			

[92]) Передѣлываются въ учебныя суда для юнгъ и морскихъ кадетъ со снятіемъ двухъ 5",9 орудій съ каждаго крейсера

Примѣчаніе переводчика.

[93]) Въ оригиналѣ авторомъ пропущенъ крейсеръ „Vineta", плавающій въ учебно-минномъ отрядѣ.

Примѣчаніе переводчика.

Эскадренные миноносцы.

Года спуска.	Нумера.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1907	G. 137 [94])	570	33,9	Хотя номинальныя скорости этихъ миноносцевъ и ниже скоростей англійскихъ миноносцевъ, но то обстоятельство, что германскіе миноносцы въ любой моментъ могутъ всегда дать свой полный ходъ, заставляетъ имъ отдать преимущество передъ англійскими. Артиллерійское вооруженіе этихъ миноносцевъ, начиная съ G. 132 и выше состоитъ изъ четырехъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ, болѣе же старые миноносцы имѣютъ по три 4-хъ фунтовыхъ пушки. Миноносецъ G. 135 вооруженъ одной 15-ти фунтовой и двумя 4-хъ фунтовыми пушками. Всѣ миноносцы имѣютъ по три минныхъ аппарата. Миноносецъ „Taku“ вооруженъ двумя 4-хъ фунтовыми пушками и двумя минными аппаратами. Аппараты всѣ 45-ти сантиметровые.
1906	G. 132—G. 136 . .	480	28,0	
1905—4	S. 126—S. 131 . .	480	28.0	
1904	S. 125 [94])	470	29,5	
1905—4	S. 120—S. 124 . .	380	28,0	
1903	S. 114—S. 119 . .	380	28,0	
1902—1	G. 108—G. 113 . .	360	28,0	
1901	S. 102—S. 107 . .	360	27,0	
1900	S. 90—S. 101 . . .	350	27,0	
1900	D. 11—D. 12 . . .	330	31,0	
1898	„Taku“	280	30,0	
1898	D. 10	340	28,0	
1894	D. 9	380	26,0	
1890	D. 7—D. 8	380	23,0	
1889—8	D. 5—D. 6	320	23,0	
1888	D. 3—D. 4	300	20,0	

G. и S. обозначаютъ названія верфей постройки: Germania (въ Килѣ) и Schichau въ Эльбингѣ. Миноносцы D. 10—D. 12 были построены въ Chiswick'ѣ Всѣ эскадренные миноносцы, построенные ранѣе перечисленныхъ, совершенно устарѣли.

[94]) Имѣютъ тюрбинные двигатели.

Миноносцы.

Года спуска.	Нумера.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Примѣчанія.
1898	G. 88—G. 89 . . .	160	26,0	Эти миноносцы представляютъ собой весьма слабыя суда. Они вооружены каждый одною 4-хъ фунтовою пушкой; малые нумера, по 81-й включительно, имѣютъ по три минныхъ аппарата, прочіе же—по два.
1898—7	S. 82—S. 87 . . .	140	26,0	
1894	S. 74—S. 81 . . .	125	25,0	
1893	S. 66—S. 73 . . .	130	23,0	
1892	S. 42—S. 65 . . .	90	21,0	

Подводныя лодки [95]).

Года постройки.	Нумера.	Полное водоизмѣщеніе.	Скорость: надводн. / подводн.	Примѣчанія.
1906	U. 1	240	12/9	Въ прошломъ году подводная лодка U. 1 сдѣлала пробный переходъ отъ Гельголанда до Киля кругомъ мыса Скагена, что составляетъ 600 миль. Лодка имѣетъ двѣ керосиновыя машины, каждая въ 225 силъ. Переходъ былъ совершенъ лодкой самостоятельно, въ свѣжую погоду и съ обыкновеннымъ запасомъ топлива.
1900	U. 2	240	12/9	

[95]) Въ настоящее время въ Германіи имѣется пока всего готовыхъ подводныхъ лодокъ лишь двѣ U. 1 и U. 2 а не четыре, какъ указано у автора; правда, восемь подобныхъ же лодокъ имѣется въ постройкѣ, но онѣ еще не готовы. Полное водоизмѣщеніе всѣхъ этихъ лодокъ (въ погруженномъ состояніи) не 180, а 240 тоннъ.

Примѣчаніе переводчика.

Суда малаго значенія.

Незащищенные крейсера.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1894	„Geier“	1,600	16,0	Восемь 4″,1 оруд.
1892	„Condor“			
1892	„Cormoran“			
1892	„Seeadler“			
1891	„Falke“	1,550	16,0	Восемь 4″,1 оруд.
1890	„Bussard“			
1888	„Sperber“	1,100	13,0	Восемь 4″,1 оруд.
1887	„Schwalbe“			

Минныя канонерскія лодки.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1895	„Hela“	2,040	20,0	Четыре 3″,4 оруд.
1892	„Comet“	960	16,0	Четыре 3″,4 оруд.
1888	„Jagd“	1,250	17,0	Четыре 3″,4 оруд.
1886	„Greif“	2,060	18,0	Восемь 3″,4 оруд.
1882	„Blitz“	1,390	18,0	Шесть 3″,4 орудій.
1882	„Pfeil“			

Канонерскія лодки.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1903	„Eber“	980	12,0	Два 4″.1 орудія.
1901	„Panther“			
1899	„Luchs“	980	12,0	Два 4″,1 орудія.
1899	„Tiger“			
1898	„Jaguar“	900	12,0	Четыре 3″,4 оруд.
1898	„Iltis“			

Рѣчныя канонерскія лодки.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1903	„Vaterland“	168	12—10	Одно 3″,4 орудіе и мелкія пушки и пулеметы.
1903	„Tsingtau“			
1899	„Vorwärts“			

Минные заградители[96].

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1906	„Nautilus“	2,000	20,0	Восемь 3″,4 оруд.
1890	„Pelikan“	2,360	15,0	Четыре 3″,4 оруд.
1867	„Rhein“	500	9,0	Орудій не имѣетъ.

Посыльное судно.

Года спуска.	Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Главное артиллерійское вооруженіе.
1876	„Zieten“	975	16,0	Мелкія пушки.

[96]) У автора ошибочно поставлено уже исключенное изъ списковъ судно для минныхъ опытовъ „Otter“ въ числѣ минныхъ заградителей, къ числу которыхъ, собственно говоря, можно отнести лишь „Nautilus“ и развѣ еще „Pelikan“, ибо даже „Rhein“ скорѣе учебное судно. Посыльное же судно „Zieten“, поставленное авторомъ тоже миннымъ заградителемъ, служитъ крейсеромъ для охраны германскихъ рыболовныхъ промысловъ въ Нѣмецкомъ морѣ.

Въ настоящее время (Іюль 1908 г.) „Pelikan“ исключенъ уже изъ списковъ судовъ германскаго флота и замѣненъ новымъ заградителемъ „Albatross“ однотипнымъ съ заградителемъ „Nautilus“.

Примѣчаніе переводчика.

Приложенie IV.

Строющiеся суда англiйскаго и германскаго флотовъ.

Великобританiя.

Линейные корабли.

Имена судовъ.	Водоизмѣщенie.	Главное артиллерiйское вооруженie.	Срокъ окончанiя постройки.
„Bellerophon“ . . .	18,600	Десять 12″ орудiй.	Январь 1909 г.
„Téméraire“			Январь 1909 г.
„Superb“			Февраль 1909 г.
„St. Vincent“ . . .	19,300	Десять 12″ орудiй.	Декабрь 1909 г.
„Collingwood“ . . .			Февраль 1910 г.
„Vanguard“			Февраль 1910 г.
„Rodney“ [97])			Апрѣль 1910 г.

Броненосные крейсера.

Нѣтъ.

Бронепалубные крейсера.

„Boadicea“	3,300	Восемь 4″ пушекъ.	1910 годъ.

---

[97]) Въ началѣ сего года Англiйское правительство дало заказъ фирмѣ Vickers Sons & Maxim на постройку четвертаго линейнаго корабля типа „St. Vincent“, названнаго „Rodney“, который въ этой таблицѣ авторомъ былъ пропущенъ.

Примѣчанiе переводчика.

Эскадренные миноносцы.

Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость.	Срокъ готовности.
„Swift"	1,800	36,0	1908
„Amazon"	888	32,0	1909
„Saracen"	893		
Еще пять типа „Amazon" [98])			1909—1910

Миноносцы.

Двѣнадцать, водоизмѣщенія 250 — 280 тоннъ при скорости хода въ 26 узловъ находятся въ постройкѣ, которая будетъ закончена въ 1908 году.

Двѣнадцать имъ подобныхъ должны быть начаты постройкой въ счетъ ассигнованій на 1907-8-й бюджетный годъ, съ тѣмъ, что они будутъ готовы въ 1909-10 годахъ.

Подводныя лодки.

Строится одна класса D въ 400 тоннъ водоизмѣщенія на скорость хода въ $\frac{16}{9}$ узловъ и на раіонъ дѣйствія въ 2000 миль. Готовность лодки назначена въ 1909 году.

По программѣ 1907-8 года должна быть начата постройка еще двѣнадцати подводныхъ лодокъ усовершенствованнаго типа.

Примѣчаніе. Въ финансовомъ 1908-9 году предстоитъ закладка нижеслѣдующихъ:

1 линейнаго корабля „Rodney",
1 броненоснаго крейсера,
6 быстроходныхъ бронепалубныхъ крейсеровъ,
16 эскадренныхъ миноносцевъ и
6 или 8 подводныхъ лодокъ.

---

[98]) Имена этихъ эскадренныхъ миноносцевъ слѣдующія: „Nubian". „Crusader", „Maori", „Zulu" „Viking".

Примѣчаніе переводчика.

Германія.

Линейные корабли.

Имена судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Главное артиллерійское вооруженіе.	Срокъ готовности.
„Schleswig-Holstein“ . . . . „Schlesien“	13.200	Четыре 11″ и четырнадцать 6″,7.	1908
„Nassau“ . . . . Ersatz „Sachsen“ („Westfalen“	17.960	Двѣнадцать 11″ [100]).	1909
Ersatz „Baden“ . . . . . Ersatz „Württenberg“ . . .	21,500	Двѣнадцать 12″ орудій [100]).	1910

Броненосные крейсера.

„E“ (Blücher“)	14,760	Двѣнад[illegible] 8,″2 ор. [100]).	1909
„F“ [99])	18,900	Неизвѣстно [100]).	1909

Бронепалубные крейсера.

Ersatz „Pfeil“ („Emden“) .	3.800	Десять 4″,1 орудій.	1908
„Dresden“ [99])			1909
Ersatz „Greif“ [99])			1909
Ersatz „Jagd“ [99])			1909

[99]) Эти суда будутъ имѣть турбинные двигатели.

[100]) Точныхъ свѣдѣній о вооруженіи этихъ судовъ пока еще не имѣется, но во всякомъ случаѣ поставленныя въ сей таблицѣ данныя значительно точнѣе приведенныхъ авторомъ, считающимъ, что германскіе броненосцы будутъ вооружены шестнадцатью 11″ орудіями каждый, а броненосные крейсера, одинъ десятью, а другой двѣнадцатью такими же орудіями.

Примѣчанія переводчика.

Эскадренные миноносцы.

Строются двѣнадцать миноносцевъ въ 525 тоннъ со скоростью хода въ 30 узловъ. Закончены будутъ въ 1908 году.

Начата постройка еще двѣнадцати миноносцевъ, данныя которыхъ неизвѣстны; эти миноносцы должны быть готовы въ 1909 году [101]).

Миноносцы.

Строются двѣнадцать миноносцевъ водоизмѣщенія въ 155 тоннъ скорости хода въ 25 узловъ. Должны быть готовы въ 1908 г. [102]).

Минный заградитель [103]).

„Albatross", однотипный съ заградителемъ „Nautilus"; водоизмѣщеніе 1975 тоннъ, ходъ 20 узловъ. Долженъ быть готовъ въ 1908 году.

Матка-докъ для подводныхъ лодокъ [103]).

„Vulcan". Судно это предназначено для обслуживанія подводныхъ лодокъ, имѣя при этомъ двойную цѣль: оказаніе помощи въ случаѣ аваріи и исполняя роль дока для нихъ. Подобнаго рода судна нѣтъ еще ни въ одномъ флотѣ. Длина его 227 футъ и состоитъ оно изъ двухъ совершенно отдѣльныхъ судовъ, постоянно соединенныхъ между собою. Приспособленія же для подъема лодокъ устроены такъ, что имѣется

---

[101]) Водоизмѣщеніе ихъ будетъ въ 575 тоннъ; на трехъ будутъ тюрбины Parson'a, на трехъ-тюрбины Zölly, на трехъ-тюрбины Mafai, и на остальныхъ трехъ тюрбины A. E. G.

Примѣчаніе перевводчика.

[102]) Никакихъ указаній, подтверждающихъ это свѣдѣніе, не имѣется и, вообще, оно мало правдоподобно.

Примѣчаніе переводчика.

[103]) Суда эти теперь (Іюль 1908 г.) совершенно уже готовы.

Примѣчаніе переводчика.

возможность непосредственнаго подъема съ глубины лодки, если она это своими средствами сдѣлать не можетъ. Посреди обѣихъ частей судна имѣется мощный кранъ подъемной силы въ 500 тоннъ, который, поднявъ при подобномъ описанному случаѣ лодку съ глубины, ставитъ ее сразу на имѣемые для сего блоки, на которыхъ, какъ въ докѣ, можно тотчасъ же приступить къ исправленію лодки, если въ томъ представляется надобность. Кранъ работаетъ посредствомъ электричества, причемъ судовыя машины даютъ достаточно энергіи, какъ для этой работы, такъ и для одновременнаго обслуживанія электрическимъ токомъ и поднятыхъ на судно подводныхъ лодокъ. Скорость хода этой матки-дока—12 узловъ. Спущена она была съ верфи Howaldtswerke въ Килѣ 1-го Октября 1907 года новаго стиля.

Примѣчаніе. Въ 1908 году предполагается закладка нижеслѣдующихъ судовъ для германскаго флота:

3 линейныхъ корабля [104]),
1 броненосный крейсеръ [104]),
2 бронепалубныхъ крейсера [104]),
12 эскадренныхъ миноносцевъ [105]).

---

[104]) Суда эти уже заказаны:

Линейные корабли:
Ersatz „Beowulf"—заводу Weserwerft.
Ersatz „Siegfried"—заводу Howaldtswerke.
Ersatz „Oldenburg"—казенной верфи въ Wilhelmshaven'ѣ.
Броненосный крейсеръ „G"—заводу Blohm & Voss.

Бронепалубные крейсера.
Ersatz „Schalbe"—заводу Germania.
Ersatz „Sperber"—

Примѣчаніе переводчика.

[105]) Не упомянуто, что въ Германіи находятся въ постройкѣ восемь подводныхъ лодокъ того же типа, какъ и готовыя лодки U1 и U2.

Примѣчаніе переводчика.

Приложеніе V.

Сводка англійской и германской морской силы [106]).

I. Готовыя суда.

	Линейные корабли.		Броненосн. крейсера.		Бронепал. крейсера.		Эскадренные миноносцы.	Миноносцы.	Подводныя лодки.
	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.			
Англія . . .	53	765,100	38	468,350	75	402,285	147	34	47
Германія . .	22	260,740	8	79,030	30	110,505	59	48	2

II. Строющіяся суда.

Англія . . .	7	133,000	—	—	1	3,300	8	24	13
Германія . .	6	105,320	2	33,660	4	15,200	24	—	8

III. Подлежатъ закладкѣ въ 1908 г.

Англія . . .	1	—	1	—	6	—	16	0	Неизв.
Германія . .	3	—	0	—	2	—	12	0	Неизв.

[106]) Согласно всѣхъ примѣчаній къ приложеніямъ III и IV, введены соотвѣтствующія исправленія въ цифровыя данныя приложенія V.

Примѣчаніе переводчика.

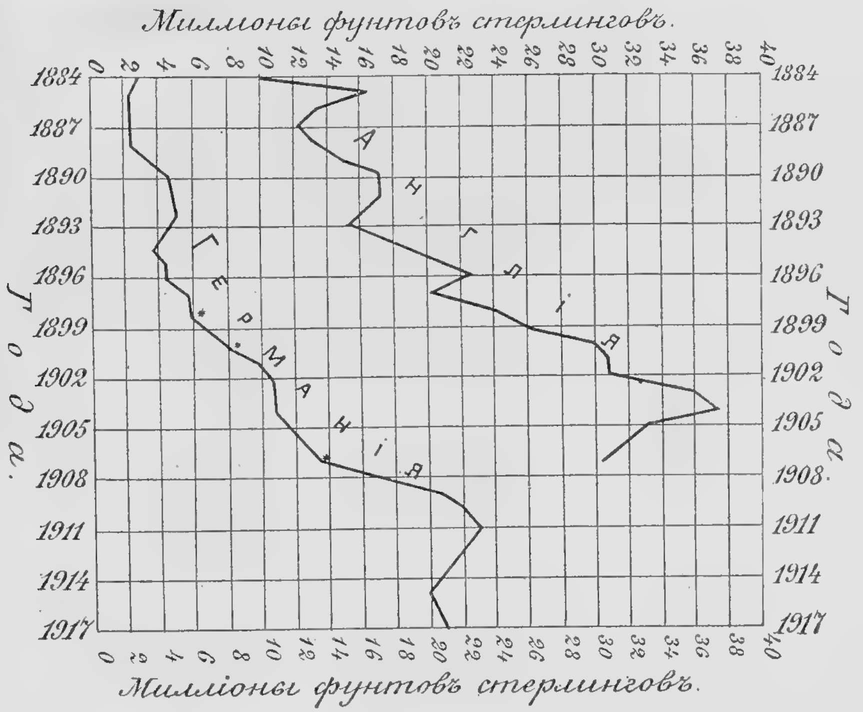
Приложеніе VI.

Англійскіе и Германскіе бюджеты на года 1884—1917.

Года.	Германскіе бюджеты.	Англійскіе бюджеты.
	Фунты	стерлинговъ.
1884	2,993,839	10,758,594
1885	2,119,266	16,193,701
1886	2,280,145	13,116,657
1887	2,322,790	12,348,895
1888	2,381,060	13,172,838
1889	3,610,000	14,899,055
1890	4,438,057	17,165,083
1891	4,694,039	17,256,122
1892	4,795,570	16,397,835
1893	4,446,500	15,336,764
1894	3,696,000	17,667,008
1895	4,084,000	19,637,238
1896	4,313,000	22,271,901
1897	5,753,000	20,848,863
1898	5,972,500	23,880,876
1899	6,486,000	25,731,220
1900	7,600,000	29,998,529
1901	9,535,000	30,981,315
1902	10,048,948	31,003,977
1903 . . .	10,406,265	35,709,477
1904	10,543,318	36,859,681
1905	11,425,725	33,389,600
1906	12,335,916	31,869,500
1907	13,496,000	30,442,409
1908	16,950,000	32,319,500
1909	20,145,000	
1910	22,000,000	
1911	23,050,000	
1912	22,450,000	
1913	21,500,000	
1914	20,800,000	
1915	20,050,000	
1916	20,450,000	
1917	20,850,000	

ДІАГРАММА

сравнительнаго роста морскихъ бюджетовъ Великобританіи (1884—1907) и Германіи (1884—1917).



Примѣчаніе. Звѣздочками указаны моменты вступленія въ силу новыхъ утвержденныхъ законовъ о флотѣ.

Приложеніе VII.

Развитіе германскаго комерческаго флота.

Извлеченія изъ отчета Board of Trade № 348 за 1907 годъ.

А. Тоннажъ англійскаго и германскаго коммерческихъ флотовъ.

Года.	Тонны.	
1870	7,149,134	982,355
1880	8,447,171	1,181,525
1890	9,688,088	1,433,413
1895	10,504,662	1,502,044
1899	10,602,199	1,737,798
1900	10,751,392	1,941,645
1901	11,120,388	2,093,033
1902	11,566,745	2,203,804
1903	11,831,439	2,322,045
1904	12,156,101	2,352,575
1905	12,332,404	2,469,292
1906	12,791,831	2,515,815

Исключая суда меньше 100 тоннъ.

Б. Распредѣленіе англійскихъ и германскихъ коммерческихъ судовъ по ихъ тоннажу въ 1900 году.

Классы судовъ.	Англія.		Германія.	
	Число судовъ.	Тоннажъ нетто.	Число судовъ.	Тоннажъ нетто.
Менѣе 50 тоннъ	17,179	427,456	1,478	46,501
Отъ 50 до 100	7,822	546,031	515	36,416
„ 100 „ 500	4,637	1,015,824	666	151,948
„ 500 „ 1000	1,278	935,730	364	270,792
„ 1000 „ 2000	2,508	3,751,410	435	636,522
„ 2000 „ 3000	1,067	2,530,134	197	481,796
„ 3000 „ 4000	248	841,697	83	282,627
Свыше 4000 тоннъ	136	701,110	145	919,798
Итого . . .	34.875	10,751,392	3,883	2,826,400

Въ 1905 году.

Менѣе 50 тоннъ	18,866	449,391	1,503	48,423
Отъ 50 до 100	8,149	574,813	647	45,212
„ 100 „ 500	4,890	1,054,907	752	169,229
„ 500 „ 1000	1,152	825,230	331	247,025
„ 1000 „ 2000	2,177	3,335,471	484	721,350
„ 2000 „ 3000	1,489	3,591,343	229	547,197
„ 3000 „ 4000	347	1,178,588	120	411,594
Свыше 4000 тоннъ	247	1,322,661	254	1,535,426
Итого: . . .	33,317	12,332,404	4,320	3,725,456

В. Тоннажъ германскихъ судовъ, купленныхъ заграницей и построенныхъ въ Германіи и проданныхъ заграницу.

Года.	Тоннажъ судовъ построенныхъ для себя въ Германіи.	Тоннажъ германскихъ судовъ, купленныхъ заграницей.	Тоннажъ судовъ, построенныхъ въ Германіи и проданныхъ заграницу.
1878	32.631	40,625	19,259
1879	30,013	60,477	8,741
1880	25,460	55,367	17,827
1881	34,656	53,881	25,037
1882	62,411	56,317	20,359
1883	74.469	53,676	24,824
1884	54,727	31,192	22,728
1885	22,241	21,938	17,702
1886	37,741	35,410	21,700
1887	27,170	40,362	40,788
1888	28,281	60,880	44,150
1889	77,706	115,883	61,146
1890	71,895	22,847	48,575
1891	70,547	60,015	50,815
1892	49,307	60,722	39,691
1893	47,685	43,180	28,336
1894	71,960	59,116	44,011
1895	68,330	50,885	51,208
1896	42,179	97,585	42,608
1897	86,619	66,879	44,750
1898	88,608	92,735	52,529
1899	103,311	81,280	43,534
1900	118,828	177,007	46,864
1901	101,886	139,038	40,975
1902	108,318	75,434	30,749
1903	132,873	44,386	29,185
1904	105,408	49,828	87,565
1905	125,918	141,572	100,890

Г. Ежегодные приросты тоннажа коммерческихъ флотовъ Англіи и Германіи.

Года.	Англія.	Германія.
1897	489,835	153,498
1898	709,870	181,343
1899	792,307	184,591
1900	784,986	295,835
1901	773,917	240,924
1902	797,243	183,752
1903	645,117	177,259
1904	703,830	155,236
1905	780,561	267,490

Д. Тоннажъ коммерческихъ судовъ, входившихъ и производившихъ таможенную очистку въ германскихъ портахъ, имѣя грузы заграничнаго происхожденія.

Г о д а.	Подъ германскимъ флагомъ.	Подъ англійскимъ флагомъ	Прочихъ націй.	Всего.	Процентное отношеніе судовъ.		
					Германскихъ.	Англійскихъ.	Проч. націй.
1870	1.255.150 [107])	2.234,097 [107])		3.489,247 [107])	35,9	64,1	
1880	5.108,571	4.984,473	2.973,368	13.066,412	39,1	38,1	22, 8
1890	9.275,710	7.466,231	4.365,039	21.106,980	43,9	35,4	20, 7
1893	9.683,545	8.789,055	4.526,954	22.999,554	42,1	38,2	19,7
1894	10.167,417	9.349,727	4.981,956	24.499,100	41,5	38,2	20,3
1895	10.145,057	9.260.204	4.548,203	23.953.464	42,4	38,7	18,9
1896	10.283,952	8.560,071	5.242,609	24.086,632	42,7	35,5	21,8
1897	10.918,269	9.190,526	5.653,716	25.762,511	42,4	35,7	21,9
1898	12.035,264	8.925,277	6.576,449	27.536,990	43,7	32,4	23,9
1899	13.383,514	8.424,687	6.371,625	28.179,826	47,5	29,9	22,6
1900	14.300,997	7.854,999	7.051,881	29.207,857	49,0	26,9	24,1
1901	14.670,783	8.174,948	6.647,312	29.493,143	49,8	27,7	22,5
1902	15.417,213	8.727,811	6.737.507	30.882,531	49,9	28,3	21,8
1903	16.145,298	9.007,080	7.385,407	32.537,785	49,6	27,7	22,7
1904	17.436,584	9.368,075	8.236,141	35.040,800	49,8	26,7	23,5
1905	18.646,727	10.404,666	9.273,867	38.325,260	48,7	27,1	24,2

[107]) Кромѣ Гамбурга и Бремена.

Е. Таблица числа и тоннажа германскихъ и англійскихъ коммерческихъ судовъ, проходившихъ черезъ Суэцкій Каналъ.

Года.	Англія.		Германія.	
	Число судовъ.	Тоннажъ.	Число судовъ.	Тоннажъ.
1894	2,386	8.326,226	296	887,363
1895	2,318	8.382,075	314	977,029
1896	2,162	8.057,706	322	1.120,581
1897	1,905	7.389,237	325	1.194,106
1898	2,295	8.691,093	356	1.353,161
1899	2,310	9.046,031	387	1.492,657
1900	1,935	7.771,346	462	2.047,230
1901	2,075	8.651,015	511	2.452,423
1902	2,165	9.333,996	480	2.371,046
1903	2,278	10.215,252	498	2.464,493
1904	2,679	12.164,591	542	2.736,067
1905	2,484	11.507,796	600	2.948,008
1906	2,333	11.493,279	588	3.022,767